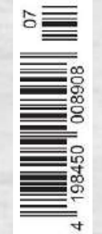
7/2020 Oktober € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



FERNBOOT
Mit technischen Details und raren Innenaufnahmen

U-Boot Typ IX

Seine erfolgreichen Einsätze rund um den Globus



Vom Irak bis zum Balkan: Die Einsätze in den 90er-Jahren



Mayflower: Das Geheimnis des legendären Pilgerschiffes



Roms Albtraum: Wie Piraten das Römische Reich erschütterten

Liebe Leserinnen und Leser,

Titelthema dieser Ausgabe sind Entwicklung, Technik und Einsätze der U-Boot-Bauserie IX, von der U 110 (Typ IX B) unter Kapitänleutnant Fritz-Julius Lemp traurige Berühmtheit erlangte. Denn der britische Zerstörer *Bulldog* bombte das Boot am 9. Mai 1941 und enterte es, wobei unter anderem der Kommandant den Tod fand. Die deutsche Führung traf dieser Schlag doppelt hart: Zum einen verlor die Kriegsmarine einen ebenso erfahrenen wie erfolgreichen U-Boot-Offizier, und zum anderen fielen den Briten eine intakte Schlüsselmaschine (Enigma) sowie Einstellungsunterlagen in die Hände – ein mitentscheidendes Ereignis auf dem Weg der Alliierten zum Einbruch in den deutschen Funkcode.

Was genau geschehen ist, und vor allem wie Lemp zu Tode gekommen ist, war lange unklar. Die durchgehend vertretene These lautet, Lemp sei ertrunken. Andererseits tauchten immer wieder Gerüchte auf, er sei erschossen worden. Was stimmt?

Anfang der 1980er-Jahre meldete sich der damals in den USA lebende ehemalige Leutnant zur See C. P. Hansen mit der aufsehenerregenden Aussage, die er belegenden britischen Unterlagen entnommen haben wollte: Danach sei der als Letzter aus dem waidwunden U-Boot ausgestiegene Kommandant, im Wasser schwimmend, von dem Führer des britischen Enterkommandos Sublieutenant David Balme und einem Unteroffizier aus dem auf U 110 zufahrenden Motorboot heraus erschossen worden. Dass die Navy die Wahrheit unter Verschluss gehalten hat, um ihre eigenen Männer zu schützen, mag in Anbetracht der besonderen Situation – die Chance, sich in Besitz eines deutschen U-Bootes und seiner Geheimnisse zu bringen, gab es nicht oft – zwar verständlich sein. Zumal viel darauf hindeutete, dass Lemp noch einmal zum Boot zurückkehren wollte, um befehlsgemäß Unterlagen und Schlüsselmaschine über Bord gehen zu lassen. Zusätzliche Brisanz erhielt Hansens Aussage durch seine eigene Einschätzung, es habe sich deshalb um eine „gerechtfertigte Tötung“ gehandelt.

Dies löste einen Sturm der Entrüstung bei vielen ehemaligen U-Boot-Fahrern aus und goss Wasser auf die Mühlen all derer, die noch immer der Vorstellung anhingen, die Kriegsmarine insgesamt habe mit „unbeflecktem Schild“ gekämpft; den ehemaligen Gegner eines Kriegsverbrechens – das es zweifelsfrei war – überführt zu haben, diente so als Mittel, um sich selbst zu entschulden. Die Debatte hat sich letztlich aus biologischen Gründen erledigt. Hingegen bleibt die Frage, weshalb sich trotz unsicherer Faktenlage an einschlägigen Stellen im Internet nur die Version des ertrunkenen Lemp hält. Zumindest müsste die zweite Version, nach der er vorsätzlich getötet wurde, genannt sein.

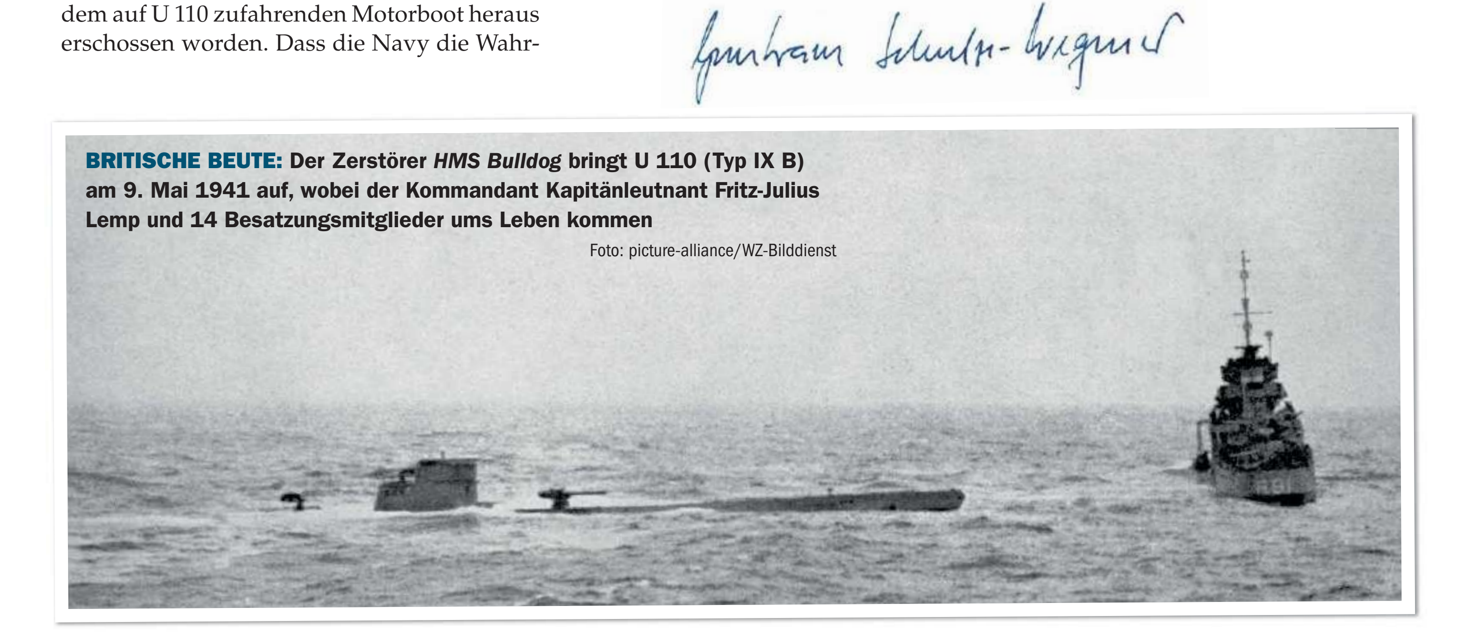
Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

Guntram Schulze-Wegener

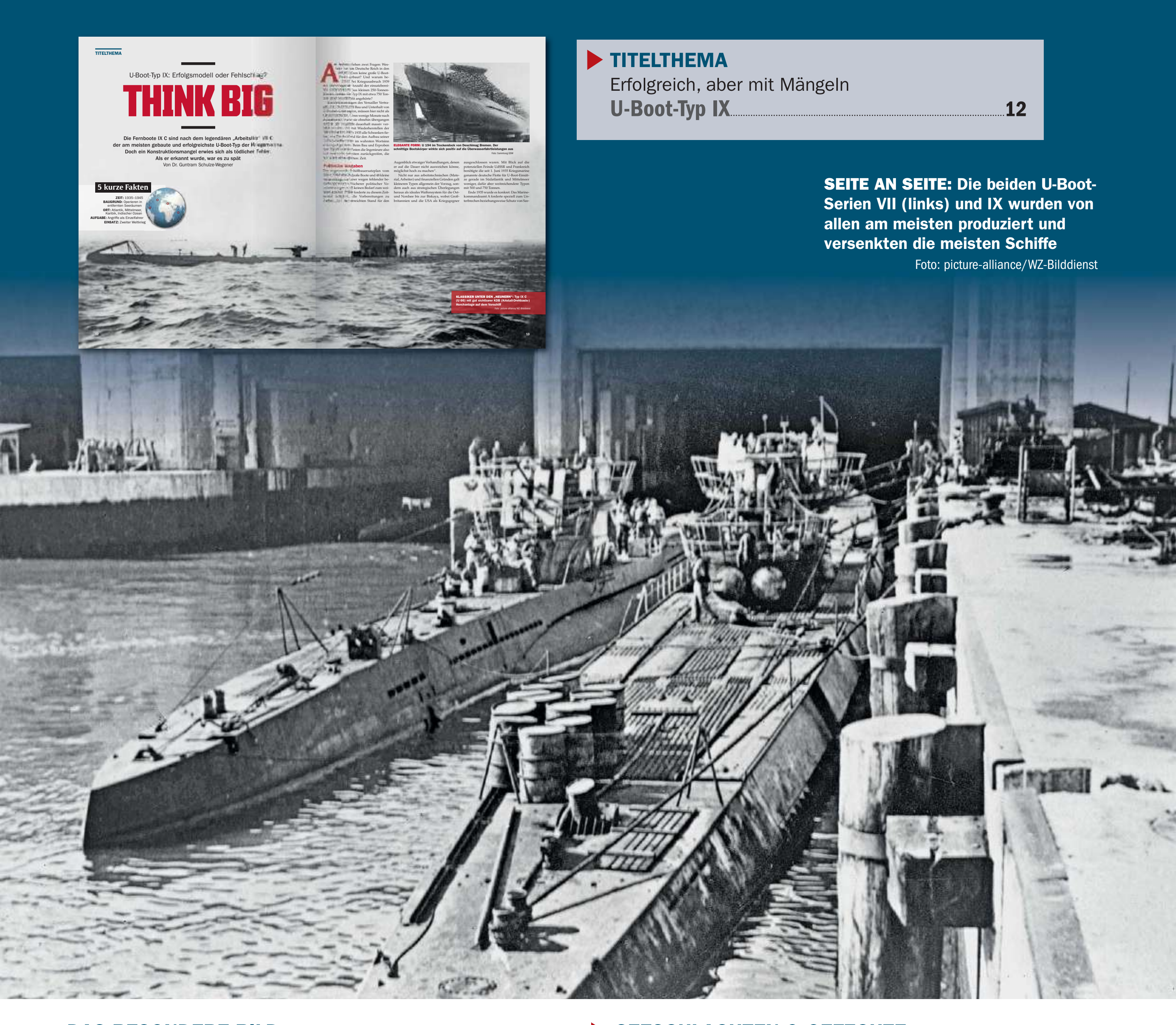


Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



BRITISCHE BEUTE: Der Zerstörer *HMS Bulldog* bringt U 110 (Typ IX B) am 9. Mai 1941 auf, wobei der Kommandant Kapitänleutnant Fritz-Julius Lemp und 14 Besatzungsmitglieder ums Leben kommen

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



SEITE AN SEITE: Die beiden U-Boot-Serien VII (links) und IX wurden von allen am meisten produziert und versenkten die meisten Schiffe
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Titelbild: Gute Seeeigenschaften und ein großer Aktionsradius machten den Typ IX zu einem überragenden U-Boot der deutschen Kriegsmarine

Eine begeisterte Menge feiert die „*Weißenburg*-Ausreise zum Krieg nach China“, so die Original-bildunterschrift

Foto: picture-alliance/akg-images













Titelfotos: Sammlung GSW, picture-alliance/WZ-Bilddienst, Interfoto/Photoaisa/Beba, Gatzmanga/Bundeswehr, Sammlung Mann, picture-alliance/Mary Evans Picture Library

Mission der *SMS Weißenburg*

Teilnahme am Boxeraufstand 1900/01

Als die Boxer – gegen den europäischen und amerikanischen Imperialismus aufbegehrende chinesische Nationalisten – im Sommer 1900 das Gesandtschaftsviertel in Peking belagerten und den deutschen Diplomaten Baron Clemens von Ketteler ermordeten, reagierte der Kaiser: Er schloss sich einer Allianz von acht europäischen Nationen an mit dem Ziel, die Europäer in China zu verteidigen. Hauptelement der deutschen Macht war das Ostasiatische Kreuzergeschwader, unter anderen mit dem Linienschiff *Weißenburg*, das Ende September in das Gelbe Meer verlegte, um die geplante Landung des internationalen Expeditionskorps bei Qinhuangdao und Shanhaiguan zu unterstützen. Das Foto zeigt *SMS Weißenburg*, die 1910 an das Osmanische Reich verkauft wurde und fortan unter dem Namen *Turgut Reis* fuhr, bei der Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal. *AK*



Serie Deutsche Schiffe

Kreuzer *Pillau* und *Elbing*

Für die russische Marine gebaut, für die deutsche gefahren



Die Kleinen Kreuzer *SMS Pillau* und *SMS Elbing* nahmen an mehreren Gefechten des Ersten Weltkriegs teil

Foto: Sammlung GSW

Murawjew Amurski und *Admiral Newelskoj* sollten die beiden Kreuzer heißen, die 1914 bei der Schichau-Werft in Danzig vom Stapel liefen. Von der russischen Marine, die gute Erfahrungen mit deutschen Produktionen gemacht hatte (zum Beispiel Torpedoboote und der berühmte Kreuzer *Nowik*), vor 1914 bestellt, beschlagnahmte die Reichsregierung die Schiffe dann nach Ausbruch des Weltkriegs nach international geltendem Recht. Im Anschluss passte man sie den Erfordernissen der deutschen Flotte an: Einbau von 15-cm-Hauptartillerie statt den von den Russen gewünschten 13 Zentimetern. Die Deckstorpedorohre und die Minenlegeeinrichtungen behielt man bei.

Murawjew Amurski stellte die Marine am 14. Dezember 1914 als *Pillau* in Dienst, am 1. September folgte der zweite Kreuzer mit Namen *Elbing*. Beide Schiffe – mit einer Besatzung von jeweils 21 Offizieren und 421 Mann – passten mit Abmessungen, Verdrängung und Geschwindigkeit gut in den Kreuzerbestand der Kaiserlichen Marine. Einen Gewinn stellten sie auch deshalb dar, weil es bei diesem Schiffstyp bereits in den ersten Kriegsmonaten zu Verlusten gekommen war. Am 1. Juni 1916 rammte das Linienschiff *Posen* beim Rückmarsch vom Skagerrak während des Nachtgefechts bei einem Ausweichmanöver die *Elbing*, die später nach Abgabe der Besatzung gesprengt werden musste. *Pillau*, die ebenfalls an der Skagerrak-Schlacht teilgenommen hatte, fuhr nach dem Ersten Weltkrieg als *Bari* unter italienischer Flagge und wurde am 28. Juni 1943 bei einem amerikanischen Luftangriff auf Livorno versenkt. *AK*

European Marine Energy Centre

Energie aus dem Atlantik

Kraft der Wellen und Gezeitenströmungen konsequent nutzen



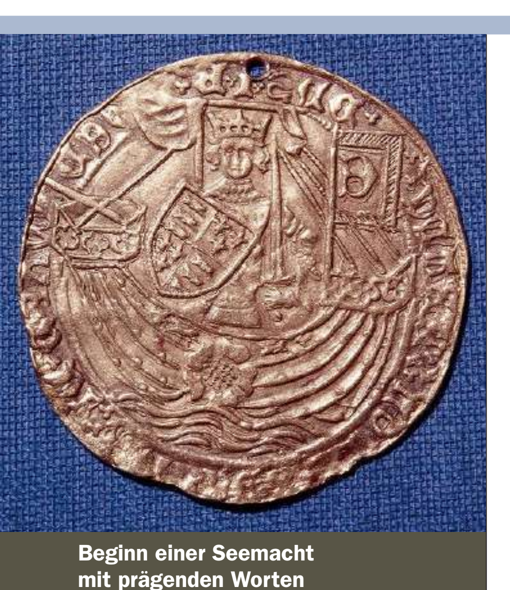
Fotos: Olaf Rahardt

Bei der Entwicklung regenerativer Energieerzeugung sind Wind- und Solarenergie bei uns allgegenwärtig. Eine eher seltene Form der Energieerzeugung ist die Nutzung von Wellenkraft und Gezeitenströmungen. Hierfür hat sich auf den Orkney-Inseln ein Zentrum zur Erforschung und Technologieentwicklung mit internationaler Beteiligung herausgebildet.

Das European Marine Energy Centre mit Sitz in Stromness wurde 2001 gegründet und bietet beteiligten Firmen die Möglichkeit, in umliegenden Gewässern deren Anlagen zu testen. Der Ort ist dafür bestens gewählt. Im Norden Schottlands gelegen, zwischen Atlantik und Nordsee, herrschen rund um die Orkneys enorme Strömungsgeschwindigkeiten. Allein im Pentland Firth kann man bis zu 16 Knoten messen, was dazu führte, dass die bis dahin größte derartige Anlage im Jahre 2016 mit 1,5 Megawatt in Betrieb ging. An anderen Stellen zwischen den Inseln nutzen weitere Anlagen die Kraft des Meeres und seiner gewaltigen Atlantikwellen. Hier wurden an den Westküsten Wellen von 19 Meter Höhe gemessen, deren Kraft es in Zukunft auszuschöpfen gilt.

Olaf Rahardt

Deutsch-britisches Gezeitenkraftwerk für den Meeresgrund. Die Rotorengondeln sind schwenkbar gelagert, um beide Tidenströme nutzen zu können



Beginn einer Seemacht mit prägenden Worten

»„Vier Dinge zeigt die Münze mir, König, Schwert und Schiff und Seemacht … Beherrscht die See, den Wall um England, und dann schützt Gottes Hand dies Land“

Prägung auf der von König Eduard III. nach der Seeschlacht bei Sluys 1340 herausgegebenen Münze

Foto: picture-alliance/Artcolor/Toni Schneiders

Hätten Sie's gewusst?



SS *United States*, seinerzeit das schönste, schnellste und sicherste Passagierschiff der Welt, errang 1952 das Blaue „Band“

Foto: picture-alliance/Associated Press

Seit dem 15. Jahrhundert nahm man Seekarten und Segelhandbücher, sogenannte Rutters, Routiers oder Pilots, zur Hand.

Die ersten als Öltanker entworfenen Schiffe waren die (in England gebaute) deutsche *Glückauf* und die britische *Bakuin* im Jahre 1886.

Alle größten und schnellsten Schiffe ihrer Zeit waren immer auch im Besitz des „Blauen Bandes“ für die schnellste Atlantiküberquerung.

Winston Churchill nannte den Angriff auf die deutschbesetzten Häfen Ostende und Zeebrügge am 21. April 1918 die „glänzendste Waffentat des Großen Krieges“.

Die USA beendeten den Zweiten Weltkrieg mit der größten jemals gebauten Flotte. Zur Unterstützung der amerikanischen Außenpolitik wurde ihre Stärke nach 1945 nicht verringert.

Aus der Kombüse

Heute: Hummer à la Armoricaine

Kein Geringerer als General Napoleon Bonaparte, als er noch nicht Kaiser war, hat diesen Armoricanischen (nicht amerikanischen!) Hummer zu sich genommen, und er soll ihm sehr gemundet haben. Anlass war der Gedankenaustausch mit dem korsischen Nationalhelden Robert Surcouf über die Vernichtung englischer Wirtschaftsquellen in den Kolonien. Und was liegt näher, als solche Gespräche auf höchstem Niveau mit einem Festmahl zu krönen? Uns interessiert hier aber nicht die weltumspannende Politik, sondern wie der Gastgeber den Hummer zubereiten ließ: Gemüse mit Kräutern in Brühe, Fischfond und Wein kurz aufkochen. Das (hoffentlich schon verendete) Schalentier aufbrechen und in Öl anbraten. Dann das Öl abgießen, den Hummer mit Cognac übergießen und flambieren, den entstehenden Flambierfond zu dem anderen Sud geben. Hummerfleisch auslösen und abgedeckt warmstellen. Mit dem sogenannten Hummergrün, also den Eingeweiden, Knoblauch und Zitronensaft den nicht mehr kochenden Sud verfeinern. Das Ganze über den angerichteten Hummer gießen. Spaghetti sind eine ideale Beilage, und als Begleiter eignet sich ein leichter Weißwein. *GSW*

Foto: picture-alliance/Chromorange/Antonio Gravante



Hier sind schon mal einige Zutaten, vor allem ein frischer Hummer

Zutaten (für 4 Personen)

1 Hummer (ca. 750 g)
1 kl. Dose passierte Tomaten
1 EL Schalotten (gehackt)
2 TL Petersilie (fein gehackt)
½ l Kalbsbrühe
¼ l Weißwein
½ l Fischfond
2 EL Öl
1 Tasse Cognac
2 Knoblauchzehen (zerdrückt)
Saft einer halben Zitrone, Estragon

Brauchtum

Das Astrolabium

Siegeszug in der Nautik



Foto: Interfoto/Liszt Collection

Kunstvoll ausgeführtes Astrolabium aus dem arabischen Raum, Ende des 13. Jahrhunderts

Um die Gestirnshöhe und insbesondere die Höhe der Sonne zu messen, nutzte man bereits im Mittelalter das sogenannte Astrolabium (griechisch: „Stern-Nehmer"), das seine arabischen Erfinder zunächst aber nicht als nautisches Instrument gebrauchten, sondern zur Landvermessung. Um das Astrolabium richtig handhaben zu können, mussten seine Nutzer noch im Zeitalter der Entdecker an Land einen festen Standort suchen. Das Instrument bestand aus einer senkrecht hängenden Scheibe und einer darauf drehbar angebrachten Leiste. Auf dieser Leiste lagen zwei im rechten Winkel stehende Scheiben, die so durchbohrt waren, dass ein einfallender Strahl durch beide exakt über den Drehpunkt der Achse lief. Um die Gestirnshöhe nun zu messen, musste man die Leiste nur so ausrichten, dass der Blick durch die Bohrungen genau auf das Objekt fiel. Sollte die Sonnenhöhe gemessen werden, dann ließ man den Sonnenstrahl durch die Löcher auf ein helles Tuch fallen, um ihn darauf sichtbar werden zu lassen. Auf der Scheibe waren eine Vielzahl an Linien für bestimmte Sterne und die verschiedenen Breitengrade eingraviert. Das richtige Ablesen wurde so zu einer Wissenschaft, die nur Kundige Beherrschten. Für den Bordgebrauch verwendete man sehr vereinfachte Versionen. Sie setzten sich in allen Flotten durch und waren noch bis Anfang des 19. Jahrhunderts gebräuchlich. *AK*

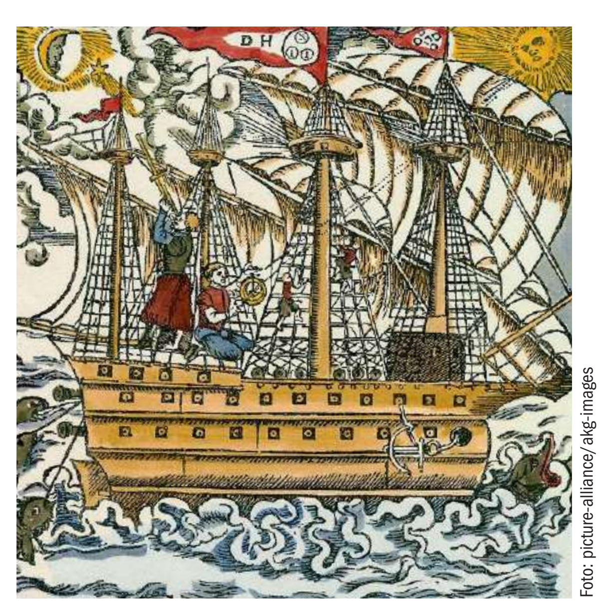


Foto: picture-alliance/akg-images

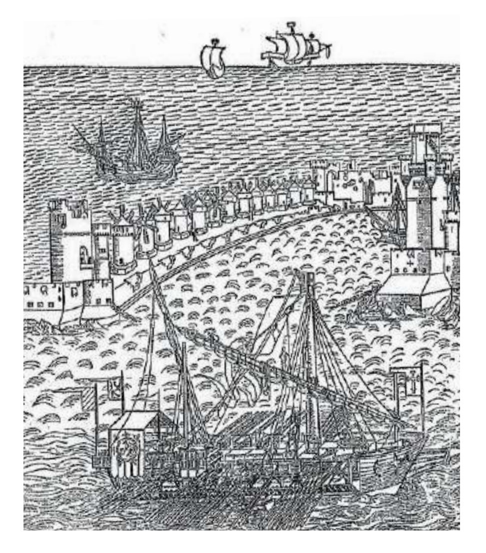
Die Besatzung eines Segelschiffes stellt den Standort mithilfe von Jacobstab und Astrolabium fest

5.000 Jahre Seefahrt

Unter fremden Herren

Macht und Verfall der Republik Venedig (III)

Der Machthöhepunkt Venedigs ging einher mit einer Politik der Ausdehnung auf dem Festland. Dies war zugleich der Beginn des Niedergangs, denn Auseinandersetzungen mit anderen Stadtstaaten zermürbten die eigenen Kräfte, während im Osten das Osmanische Reich unaufhaltsam aufstieg. Die Türken eroberten 1453 Konstantinopel und bauten in der Ägäis Seemachtpositionen auf, die Venedig schließlich seines Reichtums und Einflusses berauben sollten. 1488 ging Morea im Austausch mit Zypern verloren, das wiederum 1571 von den Türken eingenommen wurde.



Venezianische Galeere vor Rhodos um 1500. Die Kette durch den Hafen diente zum Schutz gegen türkische Angriffe

Foto: Sammlung GSW

In der Furcht vor einem osmanischen Einfall in Italien initiierte Papst Pius V. eine Koalition, der Spanien, Genua, Neapel und Venedig angehörten. In der letzten Galeerenschlacht besiegte das Bündnis die Türken 1571 bei Lepanto. Ungeachtet dieses Triumphs, der die Feinde von einst zusammenschmiedete, dauerte die Türkengefahr an. Es musste erst ein starker Mann die Weltbühne betreten, der mit der Eroberung Maltas ein Machtzentrum etablierte. Nach dem Frieden von Campo Formio, der 1797 den 2. Koalitionskrieg beendete, schaffte Napoleon Bonaparte die venezianische Flotte, bis dahin immer wieder auch gegen die Franzosen aktiv, ab und liquidierte Venedig als selbstständigen Staat.

Der Doge Ludivico Manin musste abdanken. Venezien, Dalmatien und Istrien fielen als Herzogtum Venedig an Österreich, 1805 bis 1814 war Venedig wieder unter französischer Herrschaft, nach Napoleons Niederlage 1815 fiel es zusammen mit der Lombardei an Österreich und nach 1866 an das Königreich Italien. GSW

Buchtipp

Schicksal von UC 71

Der Unterwasserarchäologe Florian Huber erzählt die Geschichte vom Fund des 1919 am Ufer Helgolands versenkten U-Bootes UC 71, das nicht nach Scapa Flow in britische Hände gelangen sollte. Parallel berichtet dessen Maschinist Georg Trinks über die Einsatzfahrten in seinem Tagebuch, einem nicht weniger sensationellen Fund. *RS*



Foto: Interfoto/Liszt Collection

Florian Huber: *Kein Engländer soll das Boot betreten! Die letzte Fahrt von UC 71*. 258 Seiten, Rowohlt Verlag, Reinbek 2019, 24 Euro



Foto: picture-alliance/akg-images

„Totwasser" könnte Kleopatras und Antonius' Schiffe am 2. September im Jahr 31 v. Chr. am rettenden Manövrieren gehindert haben

Wissenschaft

Mysteriöse Bremskraft

Natur des „toten Wassers" erforscht

Noch immer gibt es ungelöste Wetter- und Naturgeheimnisse, aber eines scheint jetzt gelüftet zu sein. Forscher der Universität Poitiers sind experimentell der Ursache jenes Bremseffektes unter Wasser auf den Grund gegangen, der Schiffskapitäne regelmäßig zum Verzweifeln brachte oder sogar in die Katastrophe trieb, wie beispielsweise Marc Antons Flotte in der Schlacht bei Actium 31 v. Chr. Seine Schiffe wurden wie von Geisterhand festgehalten und waren dem Verderben ausgeliefert. Ein Phänomen, das sich im Lauf der Jahrhunderte immer wieder zeigte – gerade unter Dampf und mit starken Motoren schien die ungewollte Stagnation unerklärlich. Verantwortlich sind vor allem in Kanälen, Mündungen und Häfen sich überlagernde Schichten von schwerem (unten liegendem) Salzwasser und leichtem (darüber liegendem) Süßwasser, die Wellenwiderstände erzeugen, die Schiffe gleichsam ansaugen. Dabei wirken jeweils Effekte am Bug (ruckartig) und am Heck (stark abbremsend). *GSW*

Briefe an die Redaktion

„Höchste Dösbaddels und Dämlaks zur See", Schiff Classic 6-2020

Herzlichen Glückwunsch zu dieser Ausgabe mit bunt gemischten Artikeln. Besonders gelacht habe ich bei dem Artikel über durchgeknallte Admiräle. Anfangs – dann begann ich zu realisieren, was Selbstüberschätzung und Borniertheit, kombiniert mit Unvermögen, anrichten und wie viele Menschenleben das kosten kann … Da wird man schnell nachdenklich. Mich erinnert das an einen ewig langen Funkspruch, gegeben seinerzeit von Bord der *Bismarck*, und die Folgen. Bitte machen Sie weiter so!

Rudolf G. Jeromin, per E-Mail

„Höchste Dösbaddels und Dämlaks zur See", Walter Zeeden, Schiff Classic 6-2020

Mit diesem Artikel haben Sie sich ein Armutszeugnis ausgestellt. Als langjähriger Leser Ihrer Schriftenreihe habe ich Ihnen oftmals großes Lob ausgesprochen, aber dieser süffisante und mit merkwürdigen Kommentaren versehene Bericht (Bildunterschriften: „Zu viel Plum-Pudding im Kopf"/„Weiche Birne") ist schlichtweg unter Ihrem Niveau. Bitte lieber sachlich und fachlich prima Berichte wie zum Beispiel von Herrn von Ancken über die U-Boot-Bilder von Walter Zeeden!

Oliver Titsch, Wilhelmshaven

„Das Boot", Schiff Classic 6-2020

Vielen Dank für Ihre gut gemachte Zeitschrift und die thematische Vielfalt, die mich in jeder Ausgabe erneut begeistert. Zu dem sehr interessanten Interview mit dem Buchautor Reichert über *Das Boot* möchte ich anmerken, dass ich Ende der 1980er-Jahre in Kiel an einer Diskussion als Zuhörer teilgenommen habe. Da waren auch einige ehemalige U-Boot-Fahrer, die gesagt haben, dass vieles von dem, was Buchheim im *Boot* als Wahrheit verkauft hat, sich so an Bord gar nicht abgespielt habe. Einige waren sogar sehr empört. Es war eben nur ein Roman.

Peter Haubenwallner, per E-Mail

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

U-Boot-Typ IX: Erfolgsmodell oder Fehlschlag?

THINK BIG

Die Fernboote IX C sind nach dem legendären „Arbeitstier“ VII C der am meisten gebaute und erfolgreichste U-Boot-Typ der Kriegsmarine. Doch ein Konstruktionsmangel erwies sich als tödlicher Fehler. Als er erkannt wurde, war es zu spät

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

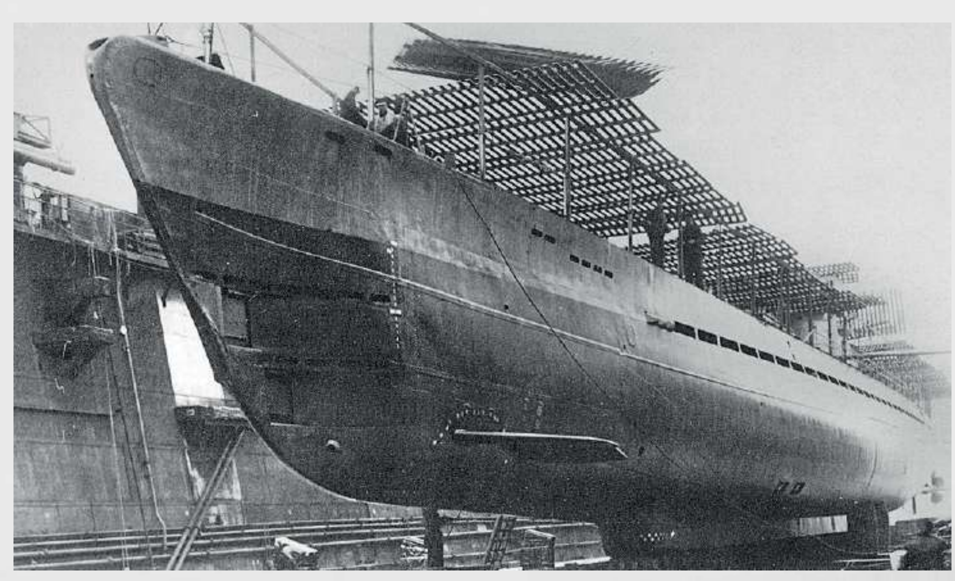
5 kurze Fakten

ZEIT: 1935–1945
BAUGRUND: Operieren in entfernten Seeräumen
ORT: Atlantik, Mittelmeer, Karibik, Indischer Ozean
AUFGABE: Angriffe als Einzelfahrer
EINSATZ: Zweiter Weltkrieg



Am Anfang stehen zwei Fragen: Weshalb hat das Deutsche Reich in den 1930er-Jahren keine große U-Boot-Flotte gebaut? Und warum bestand bei Kriegsausbruch 1939 die überwiegende Anzahl der einsatzbereiten Unterseeboote aus kleinen 250-Tonnen-Booten, sodass der Typ IX mit etwa 750 Tonnen einer Minderheit angehörte?

Die Bestimmungen des Versailler Vertrages, die Deutschland Bau und Unterhalt von U-Booten untersagten, müssen hier nicht als Grund herhalten. Denn wenige Monate nach Inkrafttreten waren sie ohnehin übergangen und in der Folgezeit dauerhaft massiv verletzt worden. Als mit Wiederherstellen der Wehrhoheit im März 1935 alle Schranken fielen, war Deutschland für den Aufbau seiner U-Boot-Waffe daher im wahrsten Wortsinn schon gut gerüstet. Beim Bau und Erproben von Typ-Booten konnten die Ingenieure also auf wertvolle Arbeiten zurückgreifen, die vor allem eines sparten: Zeit.



ELEGANTE FORM: U 194 im Trockendock von Deschimag Bremen. Der schnittige Bootskörper wirkte sich positiv auf die Überwasserfahrtleistungen aus

Foto: Sammlung GSW

Politische Vorgaben

Der sogenannte Schiffbauersatzplan vom März 1934 hatte 24 große Boote und 48 kleine veranschlagt, sah aber wegen fehlender beziehungsweise unsicherer politischer Voraussetzungen noch keinen Bedarf zum weiteren Ausbau. Hitler forderte zu diesem Zeitpunkt lediglich, alle Vorbereitungen zu treffen, „um den erreichten Stand für den Augenblick etwaiger Verhandlungen, denen er auf die Dauer nicht ausweichen könne, möglichst hoch zu machen".

Nicht nur aus arbeitstechnischen (Material, Arbeiter) und finanziellen Gründen galt kleineren Typen allgemein der Vorzug, sondern auch aus strategischen Überlegungen heraus als ideales Waffensystem für die Ost- und Nordsee bis zur Biskaya, wobei Großbritannien und die USA als Kriegsgegner ausgeschlossen waren. Mit Blick auf die potenziellen Feinde UdSSR und Frankreich benötigte die seit 1. Juni 1935 Kriegsmarine genannte deutsche Flotte für U-Boot-Einsätze gerade im Südatlantik und Mittelmeer weniger, dafür aber weitreichendere Typen mit 500 und 750 Tonnen.

Ende 1935 wurde es konkret: Das Marinekommandoamt A forderte speziell zum Unterbrechen beziehungsweise Schutz von See-

KLASSIKER UNTER DEN „NEUNERN": Typ IX C (U 66) mit gut sichtbarer KDB (Kristall-Drehbasis-) Horchanlage auf dem Vorschiff

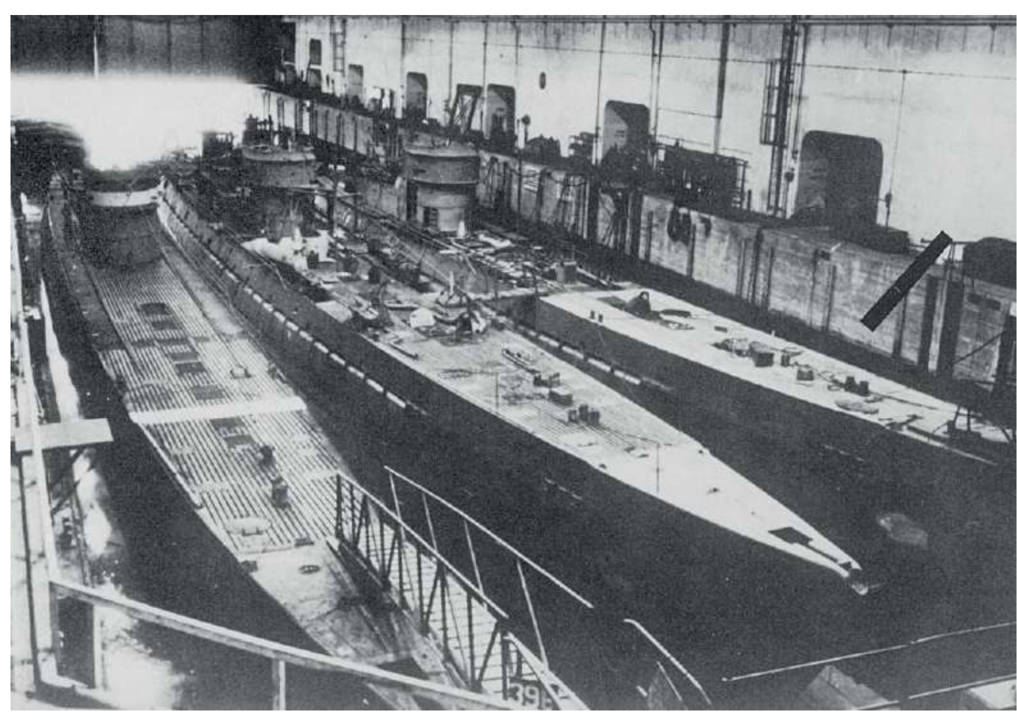
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

verbindungen im Atlantik und Mittelmeer ein exakt auf dieses Szenario zugeschnittenes Boot. E 1 und I A kamen wegen unzureichender Seeausdauer und zu geringem Munitionsvorrat nicht infrage. Gewünscht waren eine hohe Marschgeschwindigkeit und die Zuladung möglichst vieler Torpedos, die man wahlweise durch Torpedominen ersetzen konnte.

Erste Entwürfe

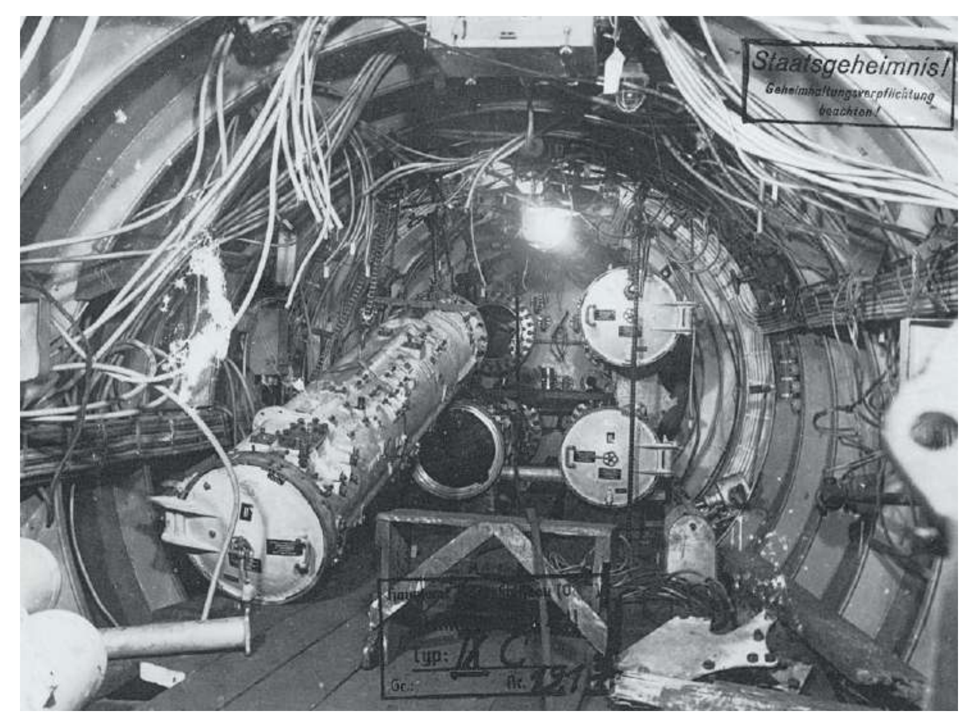
Daraufhin entwarf das Konstruktionsamt einen Typ mit der Bezeichnung IX und diesen Kerndaten: 730 Tonnen, 20 Knoten maximale Geschwindigkeit, Fahrbereich von 10.000 Seemeilen bei zehn Knoten. Das Boot konnte zwölf Torpedos im Innenraum und weitere in festen Behältern im Oberdeck mitführen, das die Konstrukteure für diesen Zweck breiter ausführen mussten.

Einziges erkennbares Manko war durch die verbesserte Motorenleistung eine vergrößerte Dieselanlage und damit verbunden eine andere Raumaufteilung als ursprünglich angedacht. Befeuert wurden die Konstruktionspläne für dieses Boot mit weitem Aktionsradius durch den deutsch-englischen



IM BAU: U 1233, U 1234 und U 1235 (von links), Typ IX C/40, am Ausrüstungsbecken der Deutschen Werft Hamburg; auf den beiden Booten rechts wird die Schnorchelanlage eingebaut Foto: Sammlung GSW

KONSTRUKTIONSZEICHNUNG: Generalplan von IX C mit Längsschnitt und oberer Ansicht Foto: Sammlung GSW



BUGRAUM VON U 164: Einbau des dritten von insgesamt vier Torpedorohren im April 1941; das Boot wurde am 6. Januar 1943 im Südatlantik von US-Bombern versenkt

Foto: Sammlung GSW

Flottenvertrag vom 18. Juni 1935, der das Verhältnis beider Länder nicht nur zur See günstig erscheinen ließ, sondern vor allem einen Krieg auch dauerhaft auszuschließen schien. Und er erlaubte dem Deutschen Reich sogar Schlachtschiffe und Flugzeugträger, ein seit den Tagen des Ersten Weltkrieges lang gehegter Wunsch der Enthusiasten von schweren Überwassereinheiten, als deren erster Verfechter der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Generaladmiral Erich Raeder galt.

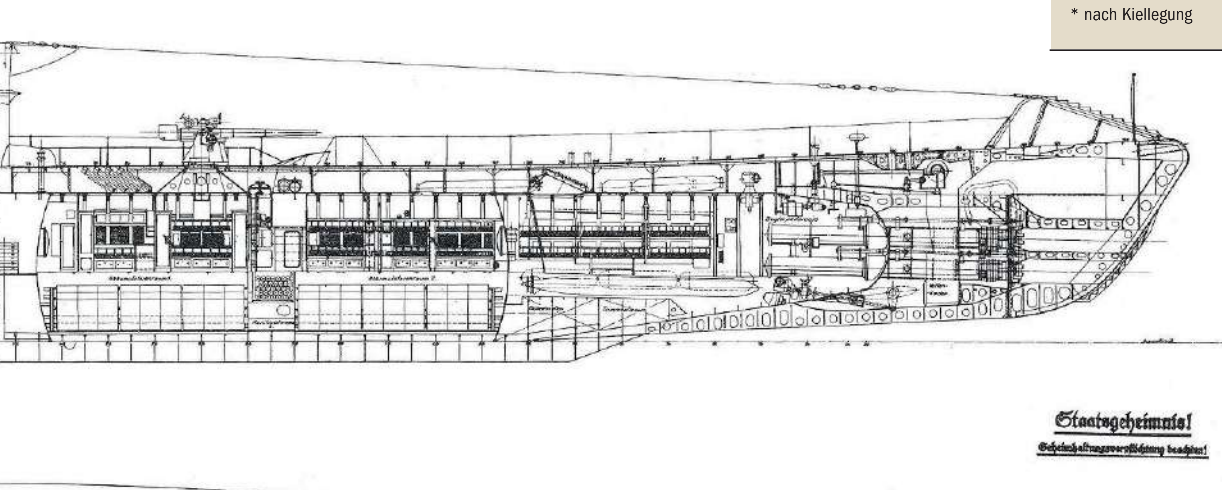
Hierin liegt die Antwort auf die erste Frage, warum der Fokus der Flottenrüstung nicht auf dem U-Boot-Bau lag: War Groß-

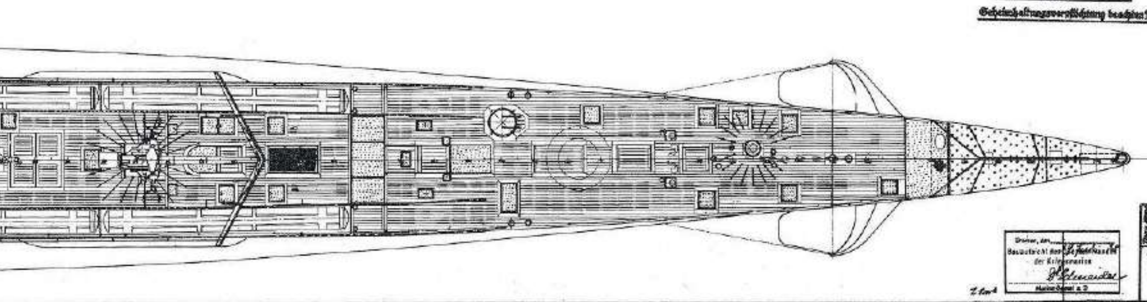
BAUABLAUF IX C/40

Zeit: 10–11 Monate

Tage*	Termine
0	Kiellegung
26	Hauptachse gelegt
76	Druckkörperprobe beendet
81	Beginn des Innenausbaus
93	Hinterschiff bohrfertig
117	Propellerwellen einziehen
134	Einbau Haupt-E-Maschinen
154	Einbau Dieselmotoren
165	Montageluk schließen
177	Einbaubeginn Akkubatterie
210	Stapellauf
257	E-Maschinen anfahren
261	Dieselmotoren anfahren
288	Sehrohranlage klar
290	Hochspannungsprobe
292	Batterie laden
300	Ablieferung

* nach Kiellegung





britannien (Wunschbündnispartner Hitlers) als Kriegsgegner ausgeschlossen, würde Deutschland generell keine große U-Boot-Flotte benötigen und konnte die Überwasserkomponente forcieren.

Unterschiedliche Ansätze

Der Führer (später Befehlshaber) der U-Boote Kapitän zur See Karl Dönitz schlug daher vor, die vertraglich zugebilligte Bautonnage zum überwiegenden Teil in kleinere Typen fließen zu lassen und den verbleibenden Rest auf größere wie den „Neuner“ aufzuteilen. Auch aus taktischen und operativen Gründen favorisierte Dönitz kleinere U-Boote für seine Gruppentaktik („Rudel“), wohingegen nach Ansicht des Oberkommandos der Kriegsmarine auch größere, einzeln operierende Boote in einem künftigen Krieg zum Einsatz kommen würden.

Das OKM vertrat sogar die Ansicht, wie im Ersten Weltkrieg U-Kreuzer mit 2.000 Tonnen zu bauen, die nicht nur einen beachtlichen Aktionsradius hätten, sondern sich auch für den Artilleriekampf über Wasser eignen würden. Die grundsätzlich reservierte Einstellung Raeders zur U-Boot-Waffe und Dönitz’ Vorbehalte gegen den Typ IX führten dazu, dass trotz ausgereifter Vorarbeiten der Bauauftrag für die ersten vier Boote erst Ende Juli 1936 erging. Drei Monate später folgten weitere vier, die – wenn man so will – die Resttonnage aus der U-Boot-Komponente des deutsch-britischen Flottenabkommens verbrauchten.

ZIEL: SCHNELLE PRODUKTION

Bereits beim Übergang zum Typ IX B, also in der frühen Phase, griffen Rationalisierungsmaßnahmen: Der Kiel wurde schussweise in den Werkhallen hergestellt und auf der Helling nur noch an den Enden geschweißt

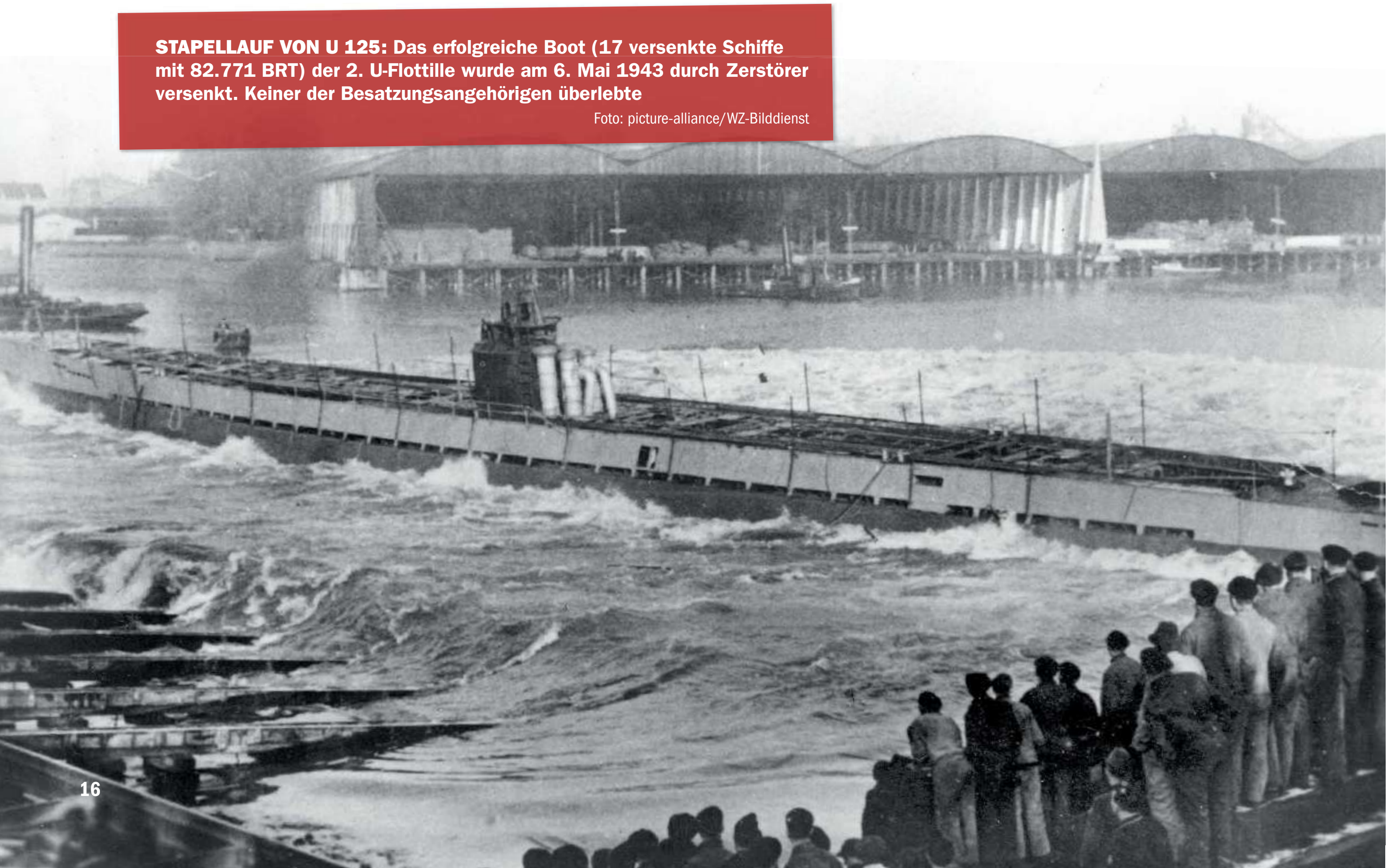
Als Deutschland am 17. Juli 1937 das bilaterale Abkommen mit England aufstockte, erhielt die U-Boot-Waffe zusätzlich fast 10.000 Tonnen, die nach einem komplizierten System auf die einzelnen Typen verteilt wurden. Interessant ist, dass eine Abteilung im Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) dafür Richtlinien erließ, die weder einen Krieg mit Großbritannien noch Erfahrungen aus dem Ersten Weltkrieg berücksichtigten. Soll heißen, dass nicht Angriff, sondern Verteidigung mit kleineren U-Booten in heimischen Gewässern im Vordergrund stand und die meiste Tonnage daher auf die kleineren Typen entfiel („Mindestforderung für die U-Bootskriegführung erfüllt“).

Für den operativen Einsatz in außerheimischen Gewässern bekamen fünf 500-Tonnen-Boote und zwei „Neuner“ den Zuschlag. Übrig blieben 3.200 Tonnen, die für zwei U-Kreuzer vorgesehen waren, deren mangelnde Baureife eine Produktion jedoch nicht zuließ. Wenn es auch nur zwei neue (von Raeder und Dönitz gleichermaßen, aber aus unterschiedlichen Gründen ungeliebte) IXer-Boote gewesen sind, die man auf Kiel legte, flossen immerhin Modifizierungen ein, unter anderem Raum für mehr Kraftstoff. Der erhebliche technische Schub zeigte sich nicht zuletzt in der neuen Bezeichnung: IX B, von denen 1937/38 bei Deschimag AG Bremen 14 Stück in Auftrag gingen. Verbessertes Nachfolgemuster wurde IX C/39.

Ein IX-C-Boot entsteht

Wie der Bau eines IX-C-Bootes von der Kiellegung bis zum Platzieren der Batterie im Detail verlief, erläutern Fritz Köhl und Axel Niestlé in der 1990 erschienenen, leider nicht mehr erhältlichen Bild- und Plandokumentation *Vom Original- zum Modell: Uboottyp IX C* auf Seite 9:

„Die erste Kiellegung eines IX C-Bootes fand am 12. Februar 1940 bei der Deutschen Werft statt. Als Neuerung im deutschen Ubootbau war 1937 von der Deschimag AG der sogenannte Schussbau des Druckkörpers eingeführt worden. Dazu war der Druckkörper des Typs IX durch 9 Schnitte in 10 Schüsse geteilt worden, deren Länge zwischen 280 und 770 cm jeweils ein Viel-



STAPELLAUF VON U 125: Das erfolgreiche Boot (17 versenkte Schiffe mit 82.771 BRT) der 2. U-Flottille wurde am 6. Mai 1943 durch Zerstörer versenkt. Keiner der Besatzungsangehörigen überlebte
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



GRÖSSENVERGLEICH: Unterseeboot-Bunker Dora in Trondheim mit U-Booten der Typen VII C (außen) und IX (achterliche Sicht)
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

NUMMER 1.000: Die strenge Taktung im U-Boot-Bau erlaubte es eigentlich nicht, aber dieses Jubiläum, es handelt sich um U 158, war etwas ganz Besonderes
Foto: Sammlung GSW

faches der Spantentfernung von 70 cm betrug. Die auf der Werft vorhandenen Plattbiegewalzen reichten aus, um die entsprechend langen Druckkörperplatten von 18,5 bzw. 22 mm maximaler Stärke über ihre Längsachse zu biegen."

Dass die gebogenen Platten dann zusammen mit den zu Ringen gebogenen Spanten sofort zu Schüssen verschweißt wurden, machte den Ablauf effizient.

„Dabei drehte man den im Bau befindlichen, auf Rollböcken gelagerten Schuss stets so, dass die Schweißung möglichst in waagerechter Lage von oben erfolgen konnte. Schotten, die in der Mitte eines Schusses lagen, wurden zusammen mit den Spanten eingesetzt, geheftet und verschweißt. Schotten am Ende eines Schusses kamen erst vor dem Anschweißen der letzten Platte zum Einbau. In beidseitig mit Schotten abgeschlossene Schüsse wie den Zentraleschuss mussten vor deren Einbau alle größeren Teile wie Wände und Decken von Tanks, Flurböden usw. in den Schuss eingeschoben und behelfsmäßig befestigt werden. Üblicherweise wurden diese Einbauteile erst nach der Fertigstellung der Schusstrommel eingesetzt und mit dieser verschweißt."

Alle Schotts, Decks sowie Querspanten vom Außenschiff wurden ebenfalls in der Werkstatt fertiggestellt und einige größere Teile für das Vor- und Hinterschiff sowie kleinere Teile des Oberdecks schon vor dem Anbau an den Druckkörper zusammengeschweißt; das sparte Zeit.

„Auch der Ballastkiel war in mehreren Teilen vorgefertigt. Dieser vorherige durch die Bauvorschrift nicht vorgeschriebene Zusammenbau der Schüsse und der Außenschiffsteile war von der Deschimag-Werft erarbeitet worden, um eine möglichst rationelle Bauweise im Serienbau zu erreichen. Lediglich für den noch vollständig genieteten Brückenaufbau war der vorherige Zusammenbau vorgeschrieben, um ihn dann als Ganzes über den Turm zu stülpen.

Der Zusammenbau auf der Helling begann in der üblichen Weise mit dem Aufsetzen der Kielteile auf die Stapelklötze und dem Verbinden zum vollständigen Ballastkiel. Dann wurden die einzelnen Druckkörperschüsse auf den Kiel gesetzt und nach ihrer Ausrichtung untereinander mit dem Kiel verschweißt. Ausgehend von dem Zentraleschuss 6 folgten die Schüsse 5 und 7, 4 und 8, 3 und 9, 2 und 10 und schließlich der Heckschuss 1. Nach dem Zusammenbau des Druckkörpers wurde der Turm aufgesetzt. Damit war der druckfeste Teil des Bootes bis auf die außen liegenden Regler fertiggestellt, so dass die Wasserdruckprobe mit 3 atü Innendruck durchgeführt werden konnte."

Der Innenausbau und der Anbau des Außenschiffes verliehen dem Werkstück allmählich das Aussehen eines U-Bootes.

„Auch beim Außenschiff wurde von der Mitte zu den Enden hin gearbeitet und das Vor- bzw. Hinterschiff zuletzt angebaut. Der hölzerne Teil des Oberdecks bestand aus 80 mm breiten Kiefernplanken, die nach Bordmaß mit 20 mm Luftspalt verlegt wurden. Die Maschinenmontage begann mit dem Aufstellen der Hilfsmaschinen und Geräte in der Zentrale und dem Verlegen der



BLICK INS INNERE: Heckraum von U 505; die hinteren Verschlussklappen der Torpedorohre sind geschlossen und die Kojen heruntergeklappt
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

TIEFENRUDERSTÄNDE IN DER ZENTRALE: Fiel die elektrische Druckknopfsteuerung aus, konnte mit dem Handrad über die Handruderleitung gesteuert werden
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

E-MASCHINENRAUM: Hier liefen sämtliche Stromverbraucher des Bootes zusammen, also auch die Hilfsmaschinen sowie die Koch- und Heizanlage
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Hauptkabel. Nach dem Ausfluchten der Wellen wurden die Hauptmaschinen durch das große Montageluk eingesetzt und mit den Fundamenten verbunden. Die großen Innenteile der Torpedorohre gelangten durch die noch nicht mit den Hauben verschlossenen größeren Öffnungen der Torpedoluks in die Endräume." Zum Schluss wurden die Batteriezellen eingebaut.

Neues Szenario

Dass Großbritannien in einem Krieg möglicherweise auf der Gegnerseite stehen würde, wie Hitler im Mai 1938 erklärte, gab zwar das Signal für den gigantischen maritimen „Z-Plan", von dem auch die U-Boot-Waffe profitierte (im Zieljahr 1947 sollte die deutsche U-Flotte über 249 Boote verfügen). Aber auch der Z-Plan priorisierte die Überwasserstreitkräfte deutlich. Nach einem Planspiel im Herbst 1938 unterstrich die Seekriegsleitung (Skl) im Kampf um Seeverbindungen noch die Bedeutung von Handelsstörern und Kreuzern, die „dem U-Boot im Überwassergefecht überlegen sind und schon durch das Unterwasserdrücken des U-Bootes die schnelleren beweglichen Angriffsobjekte sich in vielen Fällen den U-Bootsangriffen entziehen können".

Das Hochziehen der Marinerüstung im ersten Halbjahr 1939 folgte den Forderungen



NEUE FEINDFAHRT: U 515 verlässt den Bunker in Lorient; die Besatzung ist in Tropenuniform an Deck angetreten
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

der politischen Führung. Doch „mindestens 300 deutsche Front-Boote“ zur Verfügung zu haben, wie Dönitz wollte, erwies sich bei Kriegsausbruch am 1. September 1939 nicht zuletzt wegen der Rohstoffknappheit als unrealistische Vision.

Immerhin waren 32 kleine, 60 mittlere, 34 große und zehn über 1.000-Tonnen-Unterseeboote entweder fertig oder im Bau, aber lediglich fünf Boote der IXer-Reihe am 1. September 1939 tatsächlich frontbereit. Da man sie für weitreichende Unternehmungen in sehr entfernten Seegebieten konzipiert hatte und es bereits in den ersten Wochen zu Verlusten kam, beschränkten sich ihre Einsatzmöglichkeiten zu Beginn des Krieges praktisch von selbst.

Laut Mob-Programm plante die Seekriegsleitung mit 24 IXer-Booten jährlich, wobei der herrschende Rohstoffmangel und strukturelle Probleme der Serienfertigung berücksichtigt waren, nicht aber mögliche negative direkte oder indirekte Kriegseinflüsse. Deshalb mussten die Ablieferungszahlen bereits im Sommer 1940 aufgrund nicht kalkulierbarer Situationen wie fehlender Materiallieferungen und Arbeitskräfte reduziert werden.

Die wenigen vorhandenen Boote (IX A und IX B) operierten bis zum Herbst 1940 – abgesehen von dem Norwegen-Unternehmen im April – nur im Raum Biskaya, westlich der Iberischen Halbinsel und vor der Straße von Gibraltar.



TURM UND BRÜCKENINNENRAUM: Zwischen der UZO-Säule (Unterwasserzieloptik) und dem Hauptruderstand befindet sich einer von drei Klappsitzen. Auf dem Geschützdeck die 2-cm-Flak
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Erweiterte Operationsbasis

Die Situation änderte sich grundlegend, als die Kriegsmarine nach der Niederlage Frankreichs 1940 die Stützpunkte an der Atlantikküste nutzen konnte. Ab Ende 1940 waren Mittel- und Südatlantik Einsatzgebiete, wobei die Führung die IXer-Boote aus Mangel an Zulauf neuer kleinerer Boote auch auf Geleitzüge im nördlichen und östlichen Atlantik ansetzte. Obwohl speziell für das Mittelmeer vorgesehen, blieb dieser Seeraum mit Masse dennoch dem Standardtyp VII C vorbehalten, der sich in den dortigen relativ engen Passagen besser bewegen konnte.

Die Kriegserklärung an die USA Ende 1941 schuf ein völlig neues Szenario für die Unterseeboote: Angriff auf die amerikani-

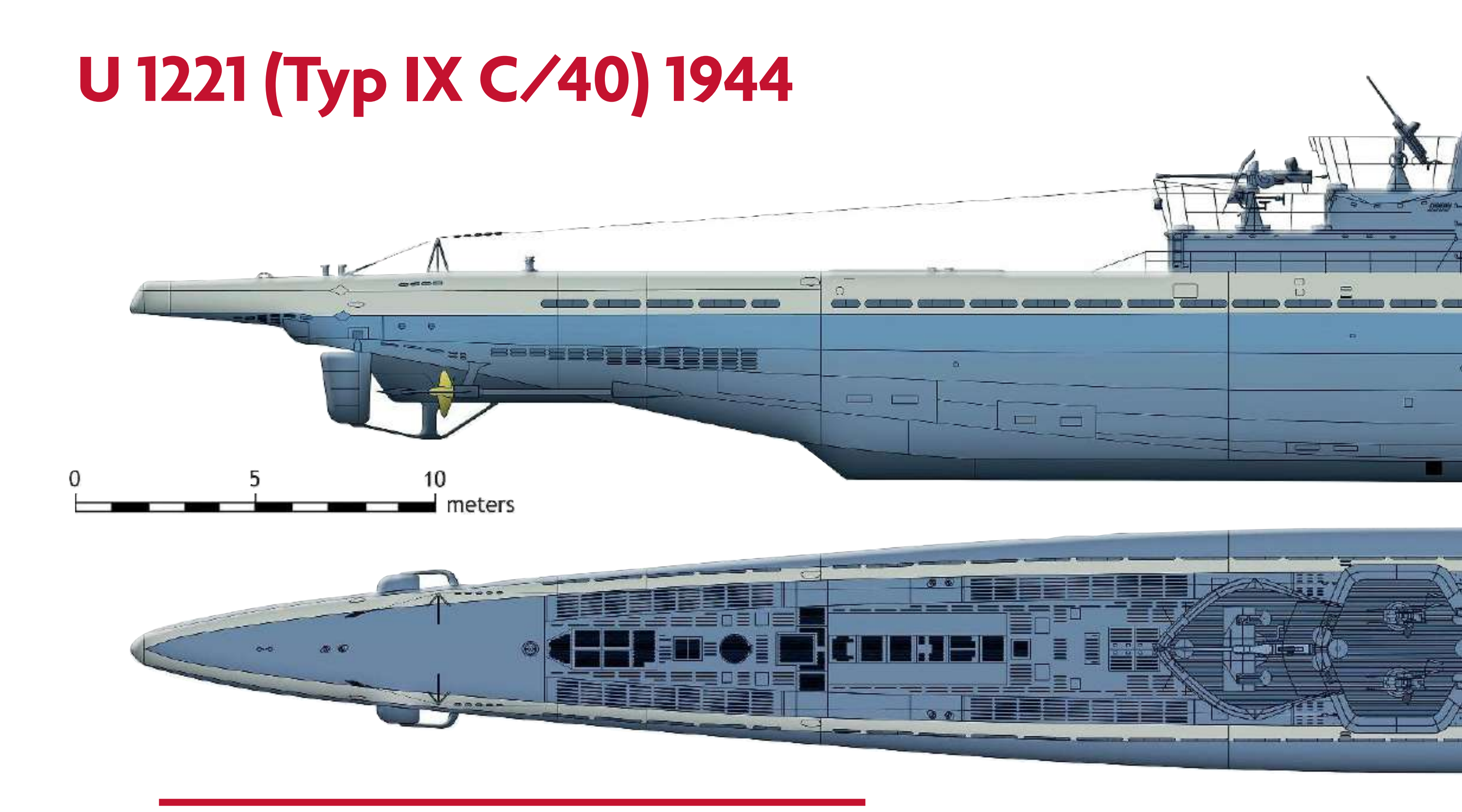


HERZ DES BOOTES: Im Dieselraum von U 37 (Typ IX A) betätigen zwei Maschinenmaate gerade die beiden Handräder zum Öffnen und Schließen der Dieselluftfußventile
Foto: picture-alliance



BOOT KLAR ZUM AUSLAUFEN:
U 188 wird von Schleppern aus einem Bunker gezogen und hat offenbar eine längere Unternehmung vor sich, da die Oberdecksbehälter eingebaut sind
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

U 1221 (Typ IX C/40) 1944



TECHNISCHE DATEN IX C

Verdrängung	740 t	
Länge ü. a.	76,76 m	
Breite max.	6,76 m	
Tiefgang	4,25 m (ø)	
Prüftauchtiefe	165 m	
Zerstörungstiefe	250 m	
Antriebsanlage	Diesel	2 x 9-Zylinder-Viertakt-Diesel
	Leistung je	2.200 PS (Volllast)
	Elektro	2 x E-Maschinen
	Leistung je	155 kW (210 PS) Dauer
		370 kW (500 PS) für 1 h
Fahrbereich	11.000 sm bei 10 kn	
Geschwindigkeit max.	19,25 kn über Wasser	
	7,46 kn unter Wasser	
Bewaffnung	Torpedorohre: 6 (4 im Bug, 2 im Heck) 53,3 cm, Torpedos: 22 (oder 66 Minen), Geschütze: 1 × 10,5-cm-L/45, 1 × 3,7-cm-Flak, 1 × 2-cm-Flak	
Besatzung	48 Mann, später bis zu 60 (Flakbedienungen)	

sche Ostküste und damit verbunden Erweiterung des Operationsgebietes der IXer-Boote auf die Karibik und die südamerikanische Küste. Dönitz griff auf diese Baureihe aber auch vermehrt im atlantischen Geleitzugkampf zurück, musste sie aber wieder zurückbeordern, da die Verluste stiegen: IXer-Boote zeigten sich bei ihren Vorteilen (hohe Reichweite und große Zuladung) schwerfällig und zu wenig standfest bei Wasserbombenbeschuss. Die Alarmtauchzeiten dauerten entschieden länger als bei den VII-C-Booten, sodass viele nicht rechtzeitig vor Angriffen aus der Luft abzutauchen vermochten. Die Verlustzahlen sprechen für sich: 80 Prozent der abgelieferten IX-C- und IX-C-40-Boote fielen durch Feindeinwirkung aus, 45 Prozent davon gingen auf das Konto von Angriffen aus der Luft.

Altes Eisen?

Obwohl die deutsche Rüstungindustrie ab 1942 standadisierte und umstrukturierte (Sektionsbau), viele Wege verkürzte und Produktionsabläufe vereinfachte, verzögerte sich das IXer-Bauprogramm ab der zweiten Kriegshälfte merklich. Grund waren die zunehmenden Bombardements von Rüstungszentren und Arbeitervierteln gerade in Hamburg. Die verheerenden Luftangriffe im Juli 1943 auf die Hansestadt verursachten einen Ausfall von 75 Prozent der Beschäftigten (tot, verletzt, ausgebombt), was sich natürlich direkt auf die Produktion und das Ablieferungsintervall der Boote auswirkte.

Erst im Oktober 1943 normalisierte sich die Lage einigermaßen. Die schweren Verluste im U-Boot-Krieg und die im Mai 1943 faktisch vollzogene Niederlage in der Atlantikschlacht (und damit im U-Boot-Krieg) infolge greifender alliierter Abwehrmittel machten aber den Bau neuer, außenluftunabhängiger und daher weniger angreifbarer U-Boot-Typen notwendig.

Zwar hatte das Konstruktionsamt K gefordert, sich auf die gängigen Typen VII C und IX C zu konzentrieren, da jede Sonderklasse den Ablauf der Serienproduktion stören würde. Aber die Neuentwicklungen (Walter-Boot, später XXI und XXIII) waren unerlässlich, um wenigstens den Hauch einer Erfolgschance im U-Boot-Krieg zu wahren. Den Ingenieuren war klar, dass die IXer-Boote veraltet waren und sie den konstruktiven Mangel auch durch technische Verbesserungen wie Verkürzen der Tauchzeit durch zusätzliche Flutrohre und ein schmaleres Vorschiff nicht wettmachen konnten. Ende Juni 1943 befahl Dönitz – seit

Grafik: Slawomir Lipiecki



DAS ENDE: Mit Wasserbomben belegt, sinkt U 161 am 27. September 1943 im Mittelatlantik mit der gesamten Besatzung
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Anfang des Jahres Oberbefehlshaber der Kriegsmarine und Befehlshaber der U-Boote in Personalunion – IX-C-Boote in den Indischen Ozean. Dort war mit weniger Abwehr zu rechnen und es bestand eine gewisse Aussicht auf Erfolge für die einzelne Boote, die gegen allein fahrende Schiffe operierten.

Allerdings erwiesen sich diese Einsätze für die Besatzungen als Tortur, denn die Boote waren für die ungewöhnlichen klimatischen Bedingungen in diesen Seegebieten nur unzureichend ausgestattet. Zu den Kriegsbelastungen traten also durch die langen Operationen – bis zum Erreichen des Indischen Ozeans musste wenigstens ein Zwischenstopp eingelegt werden – noch erhebliche physische und psychische Probleme. Während das „Flottenbauprogramm 43“ noch 45 „Neuner“ pro Jahr anvisierte, befahl Dönitz im Sommer 1943 den Übergang auf die „echten“ Unterseeboote vom Typ XXI und XXIII als Ersatz für die Fernboote IX C und IX D.

Die Annullierung der Bauaufträge griff 1944; als letztes Boot verließ U 891 am 27. Juni 1944 die Werft, und die Kriegsmarine nahm am 4. August 1944 mit U 889 das finale Boot vom Typ IX C in Dienst. Noch vorhandene Boote wurden, soweit es die Kriegseinwirkungen zuließen, zum schnelleren Abtauchen umgebaut. Dafür kamen nach der Invasion der Alliierten in der Normandie am 6. Juni 1944 nur noch Werften im Reichsinneren infrage.

Zweifel an der Konstruktion

Insgesamt beauftragte das OKM den Bau von 243 U-Booten vom Typ IX (alle Klassen); davon wurden 54 (IX C) bzw. 87 (IX C/40) abgeliefert und in Dienst gestellt. Damit war dieser Typ nach dem VIIer-Boot das am häufigsten gebaute und erfolgreichste U-Boot der Kriegsmarine: 37 Prozent aller versenkten feindlichen Handelsschiffe wurden Opfer der IXer-Boote, obwohl sie mit gerade einmal zwölf Prozent der U-Boot-Flotte unterrepräsentiert waren.

Dennoch müssen Zweifel an der Konstruktion angemeldet werden, die sich zu anfällig für Gefahren aus der Luft zeigte. Dass diese Boote schlicht zu langsam tauchten, war katastrophal. Analysen von Luftangriffen ergaben, dass die Wirkung von Bombenwürfen auf noch aufgetauchte oder nur teilweise unterschnittene Boote vom Typ IX C siebenmal höher lag als bei kleineren Booten, die in einer solchen Lage bereits seit etwa 15 Sekunden weggetaucht waren. Auf die Mängel hatte man reagiert, aber – wie so oft in der deutschen Kriegsrüstung – zu spät. ⚓

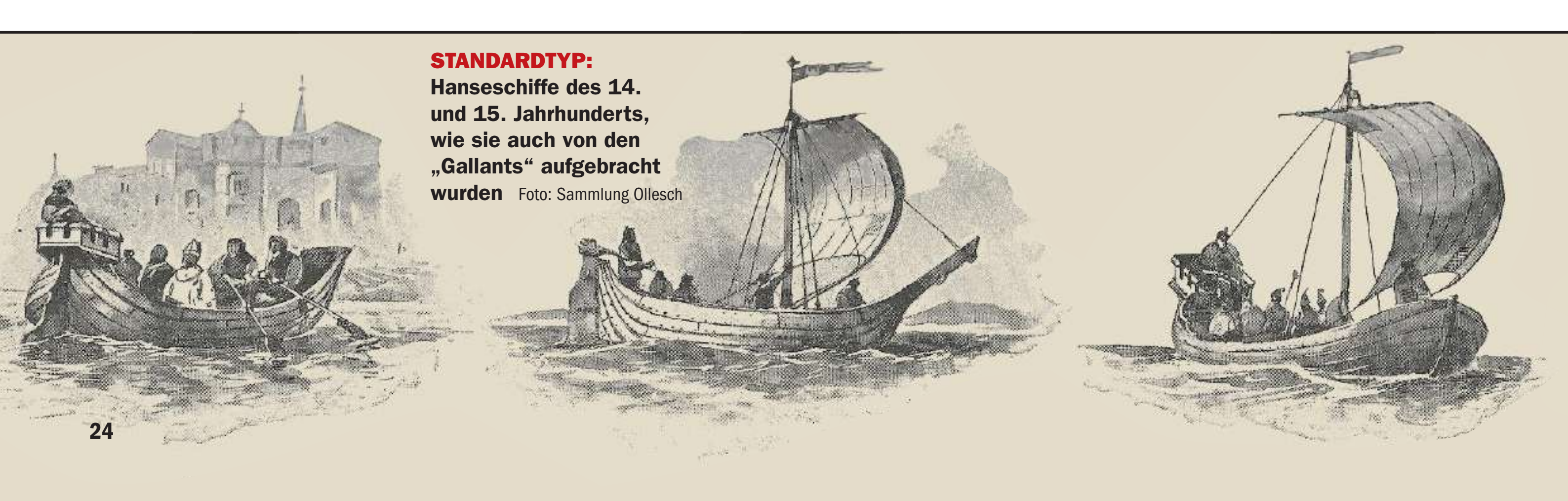
HUNDERTJÄHRIGER KRIEG Die Seeschlacht bei Sluis im Juni 1340 zwischen der englischen und französischen Flotte brach die französische Dominanz im Ärmelkanal, wo vermehrt Freibeuter lauerten Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Die „Gallants of Fowey“

Freiheit des Raubes

Sie waren der Schrecken französischer und spanischer Handelstreibender und setzten auch der Hanseschifffahrt zu: Die Freibeuter aus Fowey brachten während des 100-jährigen Krieges alles auf, was ihre Wege kreuzte. Mit und ohne königliche Erlaubnis

Von Hagen Seehase und Detlef Ollesch



STANDARDTYP: Hanseschiffe des 14. und 15. Jahrhunderts, wie sie auch von den „Gallants“ aufgebracht wurden Foto: Sammlung Ollesch

Die erste Strophe von Henry Sewell Stokes' Ballade „The Lady of Place“ handelt von jenen fast 800 Mann aus der Stadt Fowey in Cornwall, die bei der Belagerung von Calais durch den englischen König Edward III. dessen Vorhut bildeten.

In einer alten Überlieferung ist die Zahl sogar genau angegeben: 777 Mann. Nun ist 777 so auffällig und das Zeitalter derart auf Symbole fixiert, dass sie vermutlich nicht stimmt – aber so ungefähr. Es gibt exakte Aufzeichnungen über den Beitrag Foweys im Kampf gegen Frankreich im Jahre 1337: 19 Schiffe mit 547 Mann. Gegen Schottland und die Bretagne wurden anno 1342 exakt 29 Schiffe mit 720 Mann in Marsch gesetzt, und 15 davon trugen walisische Bogenschützen von Plymouth nach Brest.

Dass man auf knapp 50 Schiffen 700 bis 800 Kämpfer zum Einsatzort bringen konnte, war also durchaus möglich. In der bis zu 30.000 Mann zählenden Belagerungsarmee konnte eine solche Zahl von Kämpfern schon eine signifikante Rolle spielen. Yarmouth war die einzige Stadt des gesamten Königreiches, die noch mehr Männer schickte.

Wichtiger aber waren die Schiffe selbst. Bei der Belagerung, die vom 4. September 1346 bis zum 3. August 1347 dauerte, war der Hunger die schärfste Waffe des englischen Königs gegen die von Jean de Vienne umsichtig verteidigte Stadt.

Weite Versorgungswege

Allein eine ständige Präsenz englischer Schiffe vor der Küste machte eine lückenlose Blockade möglich. Außerdem sollten diese Schiffe, die meist vom englischen Hafen Sandwich operierten, die Belagerer mit Lebensmitteln und Waffen versorgen, denn die Umgebung von Calais war unvorsichtigerweise völlig verwüstet worden und damit für Nachschub unbrauchbar.

Verwundete und Kranke mussten abtransportiert werden, und nach dem Fall versorgte England die nun unter neuer Führung stehende Stadt 14 Jahre lang über See. Wie Calais wurde auch die Stadt Fowey mit einem königlichen Gunstbeweis versehen: Seine Seefahrer erhielten die königliche Lizenz, französische Schiffe im Ärmelkanal anzugreifen.

Die Freibeuter aus Fowey nannte man „Gallants of Fowey“. Die maritime Macht Edwards III. beruhte nur zum kleinen Teil auf den zahlenmäßig überschaubaren königlichen Schiffen, eine Anzahl hochseefähiger Koggen und einiger Ruderschiffe für Patrouillendienste. Um die großen englischen Heere in Frankreich mit Personal auszustatten, benötigte man viele Koggen. Diese brauchten lediglich eine geringe Besatzung und verfügten außerdem über eine große Ladekapazität.

Sie konnten auf königlichen Befehl mitsamt Kapitän und Mannschaft rekrutiert werden, was dann für den Eigner häufig den Ausfall lukrativer Auslandsfahrten bedeutete. Da schien es nur recht und billig, ihn für den Verdienstausfall mit Kaperbriefen zu entschädigen – ein praktisches System, allerdings trug es nicht der Konkurrenz der südenglischen Hafenstädte Rechnung: den „Cinque Ports“ mit Hastings, New Romney, Hythe, Dover, Sandwich und den beiden „Antient Towns“ Winchelsea und Rye mit den Häfen East Anglias.

Konkurrierende Hafenstädte

So im Jahre 1297, als die Flotte König Edwards I. vergeblich auf günstige Winde zum Auslaufen wartete. Plötzlich gerieten die Leute aus den *Cinque Ports* mit denen aus Yarmouth in Streit. In der folgenden Schlacht verloren die aus Yarmouth 37 Schiffe und 171 Männer.

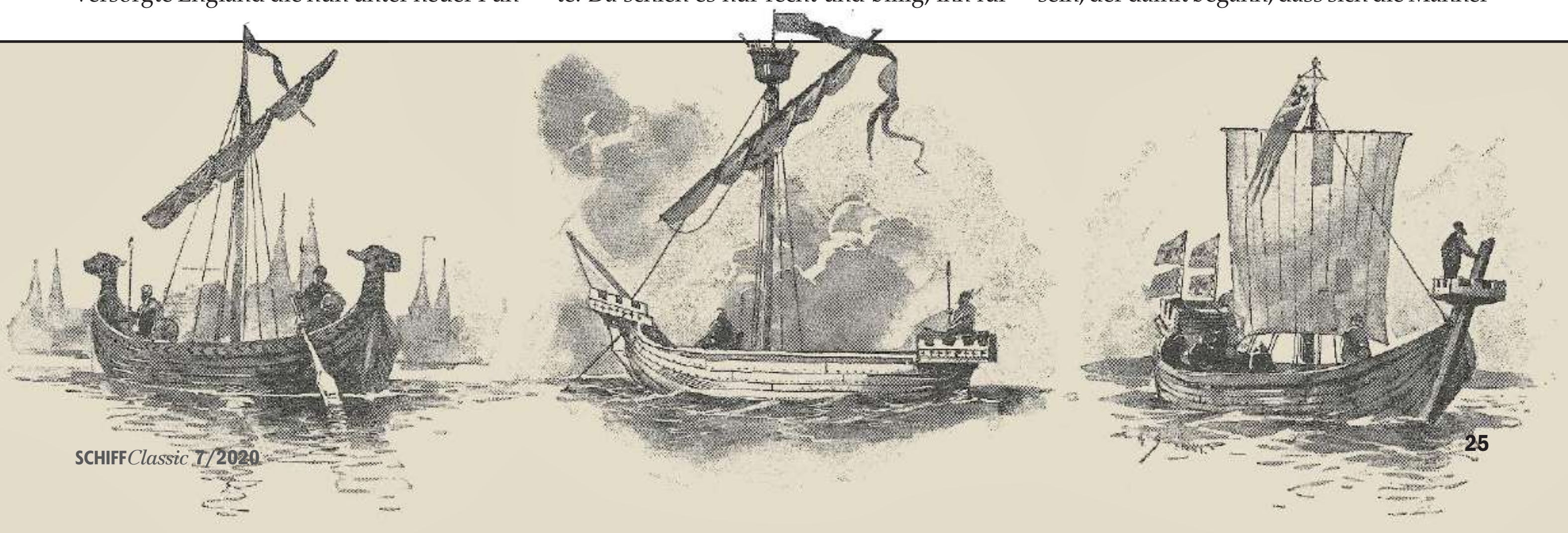
Auch Fowey hatte so manche Auseinandersetzung mit anderen konkurrierenden englischen Hafenstädten. Zwischen Rye und Winchelsea einerseits und Fowey andererseits scheint ein Kampf ausgebrochen zu sein, der damit begann, dass sich die Männer

GALLANTS OF FOWEY

Five hundred years and more ago,
Third Edward ruled us then,
From Fowey near fifty ships set sail,
With nigh eight hundred men:
No other Port on England's coast
An equal force could bring;
For Calais when they weigh'd, they form'd
The Vanguard of the King.

FÜR ENGLANDS GRÖSSE: Edward III. baute in den 50 Jahren seiner Königsherrschaft (1327–1377) auch eine maritime Macht auf

Foto: picture-alliance/Imagebroker/Heinz-Dieter Falkensteins





MALERISCH GELEGEN: Fowey in Cornwall hat einen nach wie vor bedeutenden Seehafen, die einwöchige Fowey Royal Regatta ist eine der bekanntesten Segelveranstaltungen in Großbritannien

Foto: Interfoto/Adam Burton



NACHBAU: So ähnlich wie die *Ubena von Bremen* dürften auch die Schiffe jener Zeit aus Fowey ausgesehen haben

Foto: Sammlung Ollesch

aus Fowey weigerten, die Flaggen der anderen Städte zu grüßen.

Außerdem waren da noch die Franzosen. In den späteren Jahren der Regierungszeit Edwards III. agierten sie zunehmend offensiv im Ärmelkanal und griffen englische Hafenstädte an. Zur Verteidigung errichtete man um 1380 zwei Blockhäuser und unterhielt eine Truppe von 160 Bogenschützen. Auch auf See ließen sich Bogenschützen hervorragend einsetzen. In ganz Nordeuropa waren ab dem 13. Jahrhundert Armbrustschützen für die Seefahrt gefragte Spezialisten. Von jedem Schiffspassagier und natürlich jedem Besatzungsmitglied erwartete man, dass er sich mit Waffen und Rüstung versah, sollte es zur See gehen.

Neuheit: Toppkastelle

Die in jener Zeit anzutreffenden hohen Bug- und Heckkastelle waren für die Abwehr von Angriffen (oder die Durchführung derselben) vorgesehen. Die Forschung arbeitet noch an der Frage, ob diese Kastelle lediglich eine vorübergehende Erscheinung waren oder man sie dauerhaft genutzt hat.

Noch charakteristischer waren die Toppkastelle. Anders als spätere „Krähennester“ hatten diese eine massive hölzerne Brüstung mit Zinnen, was einen praktischen Sinn nur dann ergab, wenn man oben Schützen beziehungsweise Bogenschützen postierte. Der Grund: Toppkastelle veränderten den Schwerpunkt des Schiffes nachteilig und konnten dadurch die Stabilität des Mastes erheblich beeinträchtigen.

In Fowey rekrutierte man die Schiffsleute aus Bewohnern des Hafenstädtchens und aus den Flussfischern, die Bogenschützen kamen aus dem Umland. Die „Gallants of Fowey“ avancierten zum Schrecken der französischen, spanischen und auch der Hanseschifffahrt. Gelegentlich wurden sogar englische Schiffe aus konkurrierenden Häfen nicht verschmäht. Selbst vor der Küste Portugals kaperten die „Gallants of Fowey“. Einmal brachten sie sogar ein spanisches Schiff auf, das in einem englischen Hafen lag und sich dort friedlich auf die Heimfahrt vorbereitet hatte.

So verschwamm die Grenze zwischen königlich sanktionierter Freibeuterei und ungesetzlicher Piraterie. Daran beteiligten sich illustre Vertreter der örtlichen Oberschicht (etwa Sir High Courteney of Boconnoc) oder die lokale Kaufmannschaft und Gentry (die Familie Mixtow). Es waren zudem manch üble Burschen und Gewalttäter aus aller Herren Länder dabei, beispielsweise ein Hankyn Seelander, dessen Name auf eine Herkunft aus den Niederlanden hinweist.

Dass die ihrerseits seeerfahrenen Bretonen und Normannen die üblen Zustände nicht tolerieren konnten, ist nachvollziehbar. So tauchte 1457 – der Hundertjährige Krieg war schon vier Jahre vorbei und es herrschte zumindest offiziell Frieden zwischen England und Frankreich – eine französische Flottille vor Fowey auf. Der Ort fiel den Angreifern zum Opfer, einige Verteidiger verschanzten sich im notdürftig befestigten Herrenhaus (Place House) der Treffrys, wo Lady Elizabeth Treffry die Verteidigung organisierte. Mit dem geschmolzenen Blei der Fensterverglasungen und etlichen Pfeilschüssen konnten die Angreifer schließlich zurückgeschlagen werden.

NICHT NUR EDLE NATUREN

Ein Kennzeichen der gesetzlichen wie ungesetzlichen Freibeuterei war die sehr unterschiedliche Zusammensetzung der Mannschaften

Willing men of Dartmouth

Place House wurde mit Verteidigungsanlagen verstärkt, die „Gallants of Fowey“ gingen erneut ans Werk. Und zwar erfolgreicher denn je: In nur zwei Wochen des Jahres 1469 konnte John Wilcock mit seinem Schiff 15 andere Schiffe kapern. Dabei gerieten die Freibeuter mit der englischen Krone aneinander, bis der neue König Edward IV. aus dem Hause York der Freibeuterei den Kampf ansagte.

Er ersuchte die „willing men of Dartmouth“, dem Treiben ein Ende zu bereiten (Dartmouth stand als Konkurrenz Fowey ohnehin feindlich gegenüber). 1474 wurde die lokale Führungsschicht zu einer Unterredung nach Lostwithiel einbestellt; dann nahm man sie kurzerhand fest, konfiszierte die Schiffe und richtete (mindestens) einen Anführer hin. Die große Kette, die den Hafen seewärts sperrte, wurde entfernt.

Ganz ausgestanden war die Sache damit aber noch nicht. Die Treffrys schienen das dem Hause York noch Jahre nachzutragen, denn ein Sir John Treffry of Fowey kämpfte für den konkurrierenden Thronanwärter Henry Tudor in der Schlacht von Bosworth 1485. Die „Gallants of Fowey“ gibt es heute noch – als Name eines Yachtklub. Übrigens: Wie viel eine Charter heute kostet, wissen wir nicht, aber 1357 konnte Edward, der „Schwarze Prinz“, bei Richard de Michelstow (dem Stammvater der Mixtows und einem der Esten der „Gallants of Fowey“) ein Schiff für 20 Pfund mieten. ⚓



Leben und Sterben eines stolzen Schiffes

München – ein

Die *München* (später *General von Steuben)* traf es gleich zweimal: Zuerst erlitt sie 1930 bei einem Feuer schwere Schäden, ehe sie 1945 als Verwundetentransporter ihr Schicksal in der Ostsee fand

Von Peter H. Block

TOD IN DER EISIGEN OSTSEE:
Die Versenkung der Steuben
(Ex München, Ex General von Steuben)
am 10. Februar 1945 gilt
als eine der großen Katastrophen
in der Schifffahrtsgeschichte
Artists Impression: Peter H. Block

Schicksal

Der historische Hintergrund

Die *München*, die Ende November 1922 bei der AG Vulcan in Stettin vom Stapel lief, war bereits der dritte Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd (NDL) mit dem Namen der bayerischen Landeshauptstadt. Die erste, bei Fairfield in Glasgow gebaute und 4.803 BRT große *München* ging im März 1899 zur Jungfernfahrt nach La Paz in See und versah ihren Dienst auf den verschiedensten Routen, bis sie im Februar 1902 vor der Insel Yap auf den Karolinen strandete.
Die zweite *München* legte man 1914 bei der AG Weser in Bremen auf Kiel, sie wurde aber nie fertiggestellt. 1919 musste Deutschland sie als Reparationsleistung an die Siegermächte abgeben. Das Schiff lief als *Ohio* für die Royal Mail Line und als *Albertic* für die White Star Line, bis man es 1934 in Osaka abwrackte. Es kam also nie als *München* in Fahrt.
Noch vor Fertigstellung dieses Schiffes erging der Auftrag des NDL an die AG Vulcan zum Bau eines neuen Schnelldampfers für den Nordatlantikdienst, der wieder den Namen *München* erhalten sollte: ein 13.325 BRT großes Fracht- und Passagierschiff mit Platz für 1.079 Passagiere der I., II. und III. Klasse. Das Schiff erhielt vier durchlaufende Decks sowie auf dem obersten Deck noch ein Promenaden- und ein Bootsdeck, dazu auf dem obersten Deck auf dem Vor- und Achterschiff große Deckshäuser mit darüberliegendem, kurzem Bootsdeck für den Freiluftaufenthalt der Fahrgäste. Vier Kessel lieferten den Dampf für die beiden Vierzylinder-Dreifachexpansionsmaschinen, die 8.500 PS auf die beiden Schraubenwellen brachten und das 168 Meter lange Schiff mit 15 Knoten (28 km/h) durch die See trieben.
Am 21. Juni 1923 trat der neue Doppelschraubendampfer von Bremerhaven aus seine Jungfernreise nach New York an – damit begann der NDL auf der Nordatlantikroute allmählich wieder Fuß zu fassen. Unterbrochen durch eine Reise nach Madeira, zu den Kanarischen Inseln und durch eine vierwöchige Nordlandreise, befuhr die *München* regelmäßig den Nordatlantik bis zum Beginn des Jahres 1930.

Es war ein frostig-kalter Wintertag, dieser 30. Januar 1930. Ein eisiger Wind pfiff über die Bremerhavener Columbuspier, auf der die letzten Passagiere fröstelnd über die beiden Gangways im Bauch der *München* verschwanden. Die Maschinen arbeiteten schon, das zeigte auch der aus beiden Schornsteinen quellende Rauch, der sogleich vom Wind erfasst und zerfasert wurde. Ein paar Seeleute waren noch dabei, die sechs verschlossenen Ladeluken mit großen Segeltuchbahnen abzudecken, und die beiden Schlepper hatten die Trossen bereits übergeben. Das Schiff war klar zum Ablegen.

„Leinen los und ein!"

Ein letztes Mal noch dröhnte die Schiffssirene über das Wasser, nachdem die Schlepper angezogen hatten und die *München* gut frei von der Pier war. Langsam nahm das Schiff Fahrt auf, ließ die zum Abschied winkenden Menschen auf der Pier zurück und dampfte weserabwärts dem offenen Meer zu. Die *München* ging in See, wie viele Male in den Jahren zuvor auch. Nichts deutete darauf hin, dass das Schiff auf eine Katastrophe zusteuerte; dass es die letzte Fahrt unter seinem Taufnamen werden würde. Dabei trug es die Ursache des kommenden Unglücks bereits in sich, nahm sie mit auf die Reise nach New York … nämlich als Teil der Ladung, speziell der in Luke VI.

„Seewetterbericht: Stiem aus Nordwest mit Stärke 10 bis 11. Eben Nordatlantikwetter"

Meldung des I. Offiziers

Zuunterst in dem randvoll gepackten Laderaum befanden sich 400 Rollen Zeitungspapier, die man zwischen den Wellentunneln gestaut hatte. An den Außenseiten der Tunnel lagerte in Ballen gestapelter und mit Persenningen abgedeckter Torfmull, darüber 37 Tonnen in Kisten verpackte Textilien sowie Kalisalpeter in Jutesäcken, Schellack in Säcken, weiter Aluminium in Plattenform und zuoberst 1.000 Postsäcke. Die gesamte Ladung war von Berufsstauern unter Aufsicht der Schiffsoffiziere in allen sechs Laderäumen fachgerecht untergebracht worden, die Luken waren seefest verschlossen.

„Was sagt der Seewetterbericht?"

„Nichts Gutes, Herr Kapitän. Stiem aus Nordwest mit Stärke 10 bis 11." Der angesprochene I. Offizier zuckte mit den Schultern. „Eben Nordatlantikwetter."

„Ja, ich weiß", brummte der Skipper. „Nur die Dummen fahren zur See, die ganz Dummen im Winter."

Es wurde ein holpriger Törn, aber das war auch für ihn nichts Neues. Einmal kannte er den ungemütlichen Nordatlantik von unzähligen Fahrten, und zum anderen wusste er ein gutes Schiff unter seinen Füßen, das eben erst die Werftüberholung absolviert hatte. Sein Schiff war so gut wie neu, also warum sollte er sich Sorgen machen?

Die erste Februarwoche tobte Rasmus sich gründlich aus, jagte die *München* die Wellenberge hinauf und hinunter und überschüttete das Schiff mit Tonnen grünen Wassers, sodass es mehr unter als über Wasser fuhr. Dichtigkeitsprüfung nannte der Skipper das. Die Seeungewohnten unter den Fahrgästen nahmen das weniger gelassen. Apathisch und mit dem Eimer in Griffnähe hockten sie in ihren Kabinen, konnten nicht leben und nicht sterben und haderten mit dem Schicksal, das sie auf diesen ekelhaft schaukelnden Dampfer verschlagen hatte. Die Portionen in den Speisesälen konnten um ein gutes Drittel reduziert werden. Aber auch die ungemütlichste Fahrt fand mal ihr Ende, und mit Erreichen der amerikanischen Hoheitsgewässer hörte auch die elende Schaukelei auf. Nach elf Tagen Fahrt, am Abend des 10. Februar 1930, glitten an Steuerbord die Lichter von Long Island vorbei.

„Ambrose-Feuerschiff voraus."

„Auf 2-7-0 gehen! Beide Maschinen halbe Fahrt! Lotsenleiter an Steuerbord ausbringen!"

Nach Passieren von Staten Island kam noch das Regierungsboot mit den Beamten der Zoll- und Einwanderungsbehörde an Bord, und am frühen Morgen des 11. Februar machte die München an ihrem Liegeplatz in Hoboken fest. Die Überfahrt war ohne Zwischenfälle verlaufen, das Schiff hatte wie immer seinen Bestimmungshafen unbeschadet erreicht, und die vom Unwetter gebeutelten Fahrgäste konnten später voller Stolz am Stammtisch erzählen, wie sie Rasmus' Wüten während der Sturmtage mannhaft getrotzt hatten.

Noch während die Passagiere das Schiff verließen, setzten auch schon die Entladetätigkeiten ein. Die Ladebäume wurden ausgeschwungen, mit den rasselnden Dampfwinden senkten sich die Stahltrossen in die Laderäume, holten Hieve auf Hieve herauf und stapelten sie auf der Pier, von wo das Stückgut sofort mithilfe eilig geschobener Karren im weiträumigen Kaischuppen verschwand. Eine gut eingespielte Organisation, bei der jeder Handgriff saß. Der Ladungsoffizier der *München* überwachte mit Argusaugen das Löschen der Ladung, lastete auf seinen Schultern doch die Verantwortung für die Sicherheit des fremden, der Reederei anvertrauten Eigentums.

„Passt mir bloß auf, dass hier nicht geraucht wird!", ermahnte er die Wachmänner. „Sobald ihr einen erwischt, jagt ihn vom Kai oder schmeißt ihn besser gleich über Bord!"

Während sich das mit der Backbordseite an der Pier liegende Schiff zu leeren begann, wurde es an der Steuerbordseite wieder befüllt. Dort lagen randvoll mit Kohlen beladene Leichter, aus denen die schwarzen Sedimente durch die geöffneten Kohlenpforten in die Bunker befördert wurden. Auch hier wurde das bei der Be- und Entladung herrschende Rauchverbot peinlichst überwacht.

Zwei Stunden später war ein großer Teil der Ladung schon gelöscht und befand sich auf der Pier oder bereits im Lagerschuppen. So auch das Stückgut aus Luke VI. Die Schauerleute waren gerade dabei, die Kisten mit Textilien und die Torfmullballen nach oben zu hieven, während auf der anderen Seite des Laderaums die Säcke mit Kalisalpeter auf das große Brett gestapelt wurden, um dann mit der Winsch nach oben befördert zu werden.

Plötzlich Aufregung. Einer der Schauerleute hatte auf einem Salpetersack, den er auf das Brett stapeln wollte,

sprühende Funken bemerkt. Erschrocken warf er den Sack zu Boden und versuchte laut fluchend die Funken auszutreten. Seine herbeigeeilten Kollegen traten ebenfalls kräftig zu, erreichten aber nur, dass aus den Funken Flämmchen wurden. Als dann einer der Arbeiter kurz entschlossen einen weiteren Sack auf die Flämmchen warf, um das entstehende Feuer zu ersticken, schlugen unter dem Sack Flammen empor. Weißgrauer, stark beizender Qualm breitete sich schnell aus, der die Arbeiter hustend und würgend nach oben flüchten ließ.

„Alarm! Feuer in Luke sechs. Feueeer!“

Der Schrei des Wachmanns unterbrach sofort alle anderen Tätigkeiten. Es war, als ob das Schiff den Atem anhielte, um dann umso heftiger zu reagieren. Die Brücke betätigte die Schiffssirene, dröhnend heulte der Feueralarm durch das Hafenbecken und scheuchte alles auf, was mit Feuerbekämpfung zu tun hatte. Auch den I. Offizier, der sich mit dem Heulton sofort auf der Brücke einfand und das Mikrofon des Lautsprechers griff: „Alles auf Stationen nach Feuerrolle! Schotten dicht! Beide Maschinen klar zu Manöver! Klar bei Feuerlöschpumpen!“

Aus Türen und Gängen quoll die aufgescheuchte Besatzung und rannte auf ihre Alarmstationen. Die zu Beginn der Entladearbeiten bereits angeschlagenen Feuerlöschschläuche – eine in jedem Hafen befolgte Vorsichtsmaßregel – wurden eilig nach achtern ausgerollt und sämtliche Ventilatoren und Fenster geschlossen. An die Maschine erging der Befehl: „Druck auf Feuerlöschpumpen!“

Während achtern der weiße Rauch aus dem Laderaum quoll und in dichten Schwaden hochstieg, versuchten die Feuerlöschtrupps mit den Schlauchrollen in Luke VI hinabzusteigen, aber jeder Versuch wurde durch den beizenden Qualm buchstäblich erstickt.

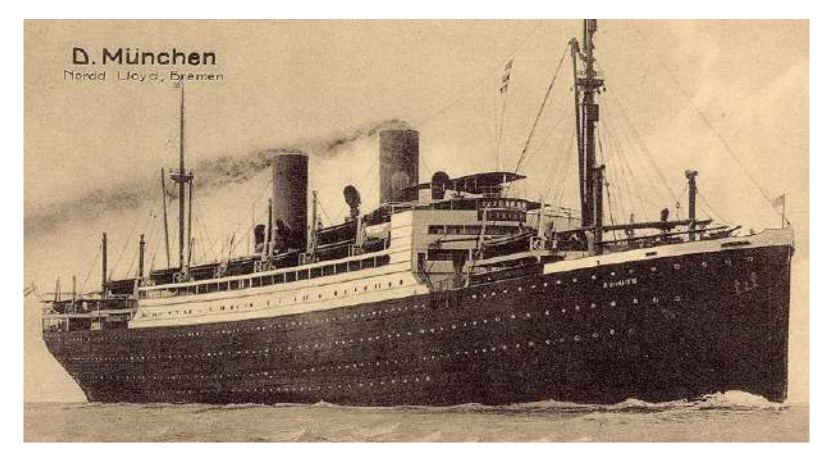
In der Absicht, dem Feuer die Sauerstoffzufuhr abzuschneiden und so den Brand zu ersticken, ließ der Erste Luke VI abdichten. Als das nicht den gewünschten Erfolg brachte, befahl er Rauchhelme und Asbestanzüge anzulegen. „Und dann rein mit den Schläuchen und voll aufdrehen!“

Zimmermann und der II. Offizier hatten sich in Asbestanzüge gezwängt, Rauchhelme mit Sauerstoffapparaten übergestülpt und machten sich bereit, in den Laderaum hinunterzusteigen. Als die abdichtende Persenning fortgezogen und das erste Lukenbrett abgehoben war, sahen sie schon, was sie erwartete: eine dichte Qualmwolke, in der kein oben und unten zu erkennen war und in der es großflächig orangerot aufflackerte. Vorsichtig stiegen sie über das Süll die Eisenleiter hinab in die Tiefe und griffen sich die Schläuche.

„Wasser marsch!“

Die eben noch flachen Bänder verwandelten sich in pralle, zuckende Schlangen, aus denen das Löschwasser unter hohem Druck herausschoss. Geradewegs in die Flammen. Aber die Flammen waren überall, um die beiden Männer herum brannte es. In dem dichten Qualm hatten sie nicht bemerkt, dass sie mitten im Brandherd standen. Jetzt boten auch Asbestanzüge und Rauchhelme keinen Schutz mehr, jetzt gab es nur noch eins: „Raus aus dieser Hölle!“

„Nichts zu machen“, keuchte der Zweite, als man ihm oben an Deck den Helm abnahm. „Der Qualm ist so dicht, dass man absolut nichts sieht. Wir tappten mitten ins Feuer, ohne es zu merken.“



ENTSPANNUNG PUR: **Die *München* wurde wir ihr Schwesterschiff *Stuttgart* im Transatlantikverkehr eingesetzt und diente ab 1925 auch für „Erholungsreisen zur See“**

Foto: paarkivi

„Also gut“, entschied der Skipper. „Laderaum komplett unter Wasser setzen. Rein, was rein geht, die Ladung ist ohnehin zum Teufel.“

Heulend bogen jetzt die ersten Löschfahrzeuge der Feuerwehr auf die Pier, vom Strom her kam ein Feuerlöschboot mit Höchstfahrt angebraust. Innerhalb weniger Minuten schlängelten sich etliche rote Schläuche über die Pier zum Schiff und senkten sich mit ihren Sprührohren in Luke VI. Aber das Feuer war schon zu weit fortgeschritten, das Löschwasser verdampfte in der Gluthitze, ohne dem Feuer Einhalt zu gebieten. Als letzte Möglichkeit mussten Schiffsführung und Feuerwehr den Laderaum volllaufen lassen, immer in der Hoffnung, dass das Schott zum benachbarten Laderaum V dem Wasserdruck standhielt.

Es hielt zwar, aber das Löschwasser zeigte einen anderen, unangenehmen Effekt: Das Schiff bekam Schlagseite, neigte sich mit der Backbordseite zur Kaimauer. Der Reederei-Agent schwitzte Blut und Wasser, befürchtete hohe Kosten durch die Beschädigung der Kaimauer und der Bordwand. Aber der Skipper konnte ihn beruhigen: „Das wäre das kleinere Übel, wenn wir nur das Feuer löschen können. Die Ladung in Luke VI ist so oder so verloren, was nicht verbrennt, verdirbt das Wasser. Hauptsache ist, die Bordwände glühen nicht aus und behalten ihre Stabilität …“

> **„Was nicht verbrennt, verdirbt das Wasser. Hauptsache, die Bordwände glühen nicht aus“**
>
> Einschätzung des Skippers

Eine heftige Explosion riss ihm die Worte von den Lippen. Sie kam aus Luke VI, aus der alles, was noch drin war, zusammen mit einigen Tonnen Löschwasser herausgeschleudert wurde, inklusive des Lukendeckels und der Feuerwehrschläuche. Das kam jetzt alles von oben, krachte auf die Pier oder verschwand aufspritzend im Wasser.

„Teufel – was war das denn?“

„Chemische Reaktion“, vermutete der Erste. „Wir haben doch Kalisalpeter in Luke VI, und Salpeter wird zur Herstellung von Sprengstoff benutzt.“

Wie zur Bestätigung schossen dicke Rauchwolken aus dem Laderaum und hüllten das Achterschiff komplett ein. Die Feuerwehrleute zogen sich fluchtartig nach Luke V zurück, da knallte es erneut, wieder in Luke VI, aber wesentlich heftiger als zuvor. Der Luftdruck blies den Qualm durch das Hafenbecken, aber schon schoss schwarzer Rauch mit eruptiver Gewalt aus der Luke heraus und drängte die Löschtrupps noch weiter zurück. Gerade noch rechtzeitig, denn mit donnerndem Krach flog jetzt der Lukendeckel von Laderaum V in die Luft.

„Das habe ich befürchtet!“, keuchte der Erste. „Das Feuer, der Wasserdruck und jetzt der Luftdruck der beiden Detonationen, das war zu viel. Das hat das Schott zu Luke V nicht mehr verkraftet.“

Entsetzt sahen die Offiziere, wie die Flammen jetzt aus beiden achteren Luken herausschossen. Das Löschwasser schien dem Feuer nicht viel ausgemacht zu haben, es hatte eher den Anschein, als sei es nur weiter angefacht worden. Unerträgliche Hitze breitete sich aus und veranlasste den Kapitän zu einem letzten, unumgänglichen Befehl; den schwersten, den ein Kapitän geben kann: „Besatzung sich klarmachen zum Verlassen des Schiffes! Maschine: Feuer herausreißen! Sicherheitsventile öffnen! Besatzung an Oberdeck, nur E-Zentrale besetzt halten!“

Die Besatzung hatte ihr Bestes getan, nun galt es, die Männer zu retten. Keuchend und hustend strömten sie aus Treppenhäusern und Niedergängen an Oberdeck, während sich ihr Schiff langsam zur Kaimauer überlegte. In dieses Horrorszenario aus rasselnden Alarmglocken, jaulenden Polizeisirenen, rauschenden Löschwasserfluten und brausender Feuersbrunst donnerte eine vierte Explosion; so heftig, dass Ventilatoren und Ladungsteile bis hoch über die Masten geschleudert und Menschen von der Druckwelle bis zwei Meter hoch in die Luft gehoben wurden. Das Schiff legte sich hart auf die Seite, stieß heftig gegen die Kaimauer und sackte achtern schnell weg. Durch das Riesenleck strömte das Wasser ins Schiff und hätte sicher auch den Brand gelöscht, wenn sich die Flammen nicht schon bis Vorkante Brücke durchgefressen hätten.

> **„Das habe ich befürchtet: das Feuer, der Luftdruck und jetzt das Feuer der Detonationen“**
>
> Meldung des I. Offiziers

„Alle Mann aus dem Schiff – abandon ship!“

Das endgültige Aus! Ruhig und diszipliniert verließ die Besatzung ihr brennendes Schiff. Dank der unermüdlichen Arbeit der New Yorker Feuerwehr wurden am folgenden Tag die Flammen kleiner, und auch die Gluthitze schwächte sich ab. Im Morgengrauen des 12. November konnten die Wehrmänner den Brand als gelöscht melden und die Schläuche einrollen. An der Pier 42 von Hoboken lag der erste Nachkriegsneubau des NDL als achtern tief weggesacktes Wrack; ein ausgebranntes Stahlgerippe, von dem niemand glaubte, dass es wieder in Fahrt kommen würde.

Doch es kam! Das Schiff wurde von der Bergungsfirma unter Wasser abgedichtet, leergepumpt, gehoben und ins Dock verfrachtet. Dort provisorisch repariert und wieder fahrklar gemacht, konnte es am 25. Mai 1930 die Rückreise an die Weser antreten. Die Ursache des Unglücks wurde nie völlig geklärt. Die Gutachter kamen bei der Seeamtsverhandlung zu dem Schluss, dass beim Löschen der Ladung aus Luke VI ein Gemenge aus Salpeter und Torfmull entstanden sei, das die Eigenschaft von Schießpulver habe, sich aber nicht selbst entzündet haben könne. Dazu seien schon elektrische Funken, ein glühender Draht oder eine offene Flamme nötig. Also doch das Streichholz beim Anzünden einer Zigarette? Was jedoch die amerikanischen Schauerleute bei ihrer Vernehmung vor dem Commissioner of Deeds in New York energisch bestritten. So blieb die Brandursache letztlich ungeklärt.

Die *München* wurde von Grund auf überholt und mit einer neuen Inneneinrichtung versehen. Die Kessel wurden auf Ölfeuerung umgestellt und eine Abdampfturbine installiert, womit die Maschine jetzt 2.000 PS mehr brachte und auf 16,3 Knoten kam. Das Schiff, das da am 20. Januar 1931 klar zur ersten Ausfahrt in Bremerhaven an der Pier lag, hatte mit der *München* nicht mehr viel gemein. Das war ein völlig neues Schiff, und da Seeleute in der Regel abergläubisch sind, erhielt es auch einen neuen Namen: *General von Steuben*, in Anlehnung an den preußischen Offizier, der sich im Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg einen Namen gemacht hatte.

Das Schiff machte Erholungsreisen in die Polargebiete und ins Mittelmeer zu den klassischen Stätten der Antike. Mitte der 1930er-Jahre wurden durch weitere Umbauten großzügige und richtungsweisende Passagiereinrichtungen geschaffen und das Schiff komplett weiß gepönt. Bis auf die letzte Koje ausgebucht, galt das allseits beliebte Kreuzfahrtschiff als ein Schiff der Freude und der Lebenslust, jedenfalls bis zum November 1938. Da warfen die dunklen Wolken, die am politischen Horizont aufzogen, schon ihre Schatten voraus. Die Benennung des Schiffes nach einem US-amerikanischen Nationalhelden – wenn auch Preuße – erschien den Eignern nicht mehr zeitgemäß, und so hieß das Schiff fortan schlicht und einfach nur noch *Steuben*.

Wie für alle Schiffe der deutschen Handelsflotte trat auch für die *Steuben* mit Kriegsausbruch im September 1939 eine Daseinswende ein. Zunächst in Kiel stillgelegt, wurde das Schiff von der Kriegsmarine beschlagnahmt und in Kiel und Danzig als Wohnschiff der Kriegsmarine genutzt – als schwimmende Kaserne. Ab 31. Juli 1944 diente es als Verwundeten-Transportschiff (nicht Lazarettschiff!), eine Bezeichnung, welche die Marine Mitte 1944 einführte, als durch die Räumung des Baltikums die Zahl der Transportfälle schlagartig anstieg.

Diese Verwundeten-Transporter (VTS) waren als schwimmende Krankenhäuser wie Lazarettschiffe eingerichtet und hatten auch eine Sanitätseinheit an Bord, verzichteten aber auf eine äußere Kennzeichnung und waren auch mit Bordflak bestückt. Die *Steuben* übernahm den Transport verwundeter Soldaten aus dem Rigaer Meerbusen nach den Häfen der westlichen Ostsee – ein Transportweg, der mit



ABENTEUERREISE: In Bremerhaven nimmt die *München* Passagiere für eine Polarfahrt auf Foto: picture-alliance/akg-images

dem Vordringen der Roten Armee immer kürzer wurde; im Januar 1945 gelangte die *Steuben* ostwärts nur noch bis Pillau (heute Baltijsk). Am Ende des Monats überschritten sowjetische Streitkräfte die Oder und bildeten Brückenköpfe nördlich und südlich von Küstrin (Kostrzyn). Die Front rückte unaufhaltsam näher.

Freitag, 9. Februar 1945. Kapitän Hohmann trat aus dem Steuerhaus hinaus auf die Brücke und betrachtete aus müden Augen die Decks unter ihm. Die letzten Tage war er kaum zur Ruhe gekommen, und die wenigen Stunden Erschöpfungsschlaf, immer unterbrochen durch Flieger- oder U-Boot-Alarme, hatten ihn mehr geschlaucht als erfrischt. Auf der letzten Reise vor zehn Tagen hatte er noch 3.070 Verwundete und 372 Flüchtlinge nach Swinemünde gebracht, war dort am 6. Februar wieder ausgelaufen und lag seit gestern erneut hier in Pillau. Kaum festgemacht, wurden auch schon die ersten Verwundeten an Bord geschafft. Laufend fuhren Sankas, Lkw oder auch Pferdefuhrwerke vor, drängten viele Hunderte, auf Rettung hoffende Flüchtlinge beiseite und luden Tragbahren mit verwundeten Landsern aus. Die mussten vorrangig an Bord geschafft und den Ärzten und dem Sanitätspersonal übergeben werden. Erst wenn kein Soldat mehr auf der Pier wartete, ließ man auch Flüchtlinge an Bord – sofern überhaupt noch Platz vorhanden war.

Die ganze letzte Nacht war geladen worden. Auf der *Steuben* war niemand zur Ruhe gekommen mit Ausnahme der Verwundeten, die nach der Erstversorgung auf ihren Tragen, auf Feldbetten oder nur auf Matratzen total erschöpft in einen todesähnlichen Schlaf gefallen waren. Wohin Kapitän Hohmann auch blickte, er sah nur unvorstellbares Elend. Jeder verfügbare Platz war mit blassen, stöhnenden und aus schweren Wunden blutenden Soldaten belegt. Ärzte und Sanitätspersonal waren unermüdlich im Einsatz, um wenigstens die ärgsten Schmerzen zu lindern, Verbände anzulegen und Operationen durchzuführen, wo sie am nötigsten waren. Jede Ecke und jeder Winkel war belegt, die Tragen mit den Schwerverwundeten bedeckten das ganze Promenadendeck – für den Kapitän schon ein gewohnter Anblick.

„Wie viele haben wir bis jetzt an Bord, Grage?"

„Über 4.000, Herr Kapitän", las der Zweite Offizier von seinen Notizen ab. „Davon gut 2.800 Verwundete und wenigstens 800 Flüchtlinge. Das ist aber nur grob überschlagen, genaue Zählung ist einfach nicht möglich."

„Plus 450 Mann Besatzung. Dann sind wir schon weit über unserer Grenze." Hohmann blickte auf seine Uhr. „Gleich drei. Lassen Sie Geleit anfordern und klarmachen zum Ablegen!"

Die beiden Schlepper standen schon bereit und gaben die Trossen über. Als sie die *Steuben* von der Pier ins Fahrwasser zogen, gellte ein vielstimmiger Entsetzensschrei durch den Hafen. Die vielen Menschen auf der Pier, völlig erschöpft von ihrem langen Marsch auf der Flucht vor den Sowjets, konnten nicht verstehen, dass ihre schon zum Greifen nahe geglaubte Rettung vor ihren Augen entschwand und sie in der beißenden Kälte weiter ausharren mussten. Ihnen blieb nur die Hoffnung, mit dem nächsten Schiff auf dem Seeweg zu entkommen. Wenn überhaupt noch eins kam.

„Auf 2-7-0 gehen! Beide Maschinen halbe Fahrt voraus!" Quer durch die Danziger Bucht lief die *Steuben* auf Hela zu, wo sich zwei Geleitfahrzeuge ihrer annahmen: das Torpedoboot T 196 (Baujahr 1923) und das Torpedofangboot TF 10, ein Veteran aus dem Jahr 1908. Mehr hatte die Kriegsmarine nicht zu bieten. Kapitän Hohmann verzog missbilligend das Gesicht. „Wenn das alles ist, können wir nur noch beten, dass wir heil durchkommen …"

„… und das Torpedoboot ist noch randvoll mit Flüchtlingen beladen“, setzte der Zweite hinzu und nahm das Glas herunter. „Wenigstens 200 Leute sind da an Bord, die meisten an Oberdeck.“

Eine zusätzliche Belastung – das zeigten schon die nächsten Minuten, als zwei sowjetische Schturmovik-Schlachtflugzeuge aus dem wolkenverhangenen Himmel herabstießen und das Torpedoboot mit Bomben und Bordwaffen angriffen. Zum Glück fielen die Bomben im starken Abwehrfeuer unschädlich ins Meer, aber auch die Geschosse der deutschen Fla-Maschinenwaffen prallten an der starken Panzerung der beiden Iljuschins ab, die daraufhin hochzogen und mit aufbrüllenden Motoren in den tief hängenden Wolken verschwanden. Dabei hatten die Piloten noch einen Funkspruch über das gesichtete Geleit an ihre U-Boote abgesetzt, die an der Stolpebank auf Beute lauerten.

Eines dieser Boote war S 13 unter dem Kommando von Kapitän 3. Ranges Alexander Marinesko; der gleiche Marinesko, der hier zehn Tage zuvor die *Wilhelm Gustloff* versenkt hatte, ebenfalls ein Verwundeten-Transportschiff. Nach der Torpedierung war Marinesko getaucht abgelaufen und hatte nach sowjetischen Berichten eine vierstündige Wasserbombenverfolgung über sich ergehen lassen müssen. Marinesko entkam und steuerte sein Boot in ruhigere Gewässer, um die Batterien aufzuladen und die erlittenen Schäden zu beheben.

Als das Boot wieder kampfbereit war, nahm Marinesko die alte Position erneut ein, patrouillierte tagsüber entlang der deutschen Geleitrouten und legte sich nachts vor der Stolpebank, einer Untiefe 20 Meilen vor Stolpmünde, auf die Lauer. Auf dieser Route liefen die deutschen Schiffe auf ihrem Weg nach Westen. Und in der Nacht vom 9. auf den 10. Februar hatte er Glück.

> „Ideales U-Boot-Wetter. Passt mir bloß gut auf. Hier hat es die *Gustloff* erwischt“
>
> *Steuben*-Kapitän Hohmann

„Kommandant auf die Brücke!“

Marinesko schnappte sich sein Fernglas und enterte auf. Oben auf dem Turm wies sein Maat Georgi Zeljentsow auf eine merkwürdige Lichterscheinung, die Backbord voraus die Dunkelheit erhellte. Ein Feuerschein, der über dem Wasser hochstieg, sich in eine Art feurigem Regen auflöste und dann fortgeweht wurde – „… wie aus dem Schornstein eines kohlegefeuerten Schiffes, Genosse Kapitän.“

Marinesko nahm das Glas hoch und betrachtete die Erscheinung. Er kam zu dem gleichen Schluss wie der Maat. „Gut beobachtet, Zeljentsow. Das kann nur aus der Kesselfeuerung kommen. Demnach ein kleiner Konvoi, den sehen wir uns mal an. Auf Gefechtsstationen!“

„Achtung, er dreht auf uns zu.“

„Alaaarm! Tauchen!“

Die nächste halbe Stunde blieb Marinesko unter Wasser. Er tauchte erst wieder auf, nachdem ihm der Horcher versichert hatte, dass sich die Schraubengeräusche wieder entfernten. Mit Höchstfahrt jagte er dem vermuteten Geleit hinterher, der „Rote Hahn“ war ja nicht zu verfehlen. Als er auf zwei Meilen heran war, konnte er auch Einzelheiten erkennen. „Drei Schiffe“, zählte er, „zwei kleinere und ein großes. Zweischornsteiner, etwa 15.000 Tonnen. Den holen wir uns. Klarmachen zum Tauchen!“

Er wollte so nah wie möglich an sein Ziel heran, um einen Fehlschuss auszuschließen. Und er wollte mit den Heckrohren schießen, dann konnte er sich schon aus dem Staub machen, während die Torpedos noch liefen. Um 00:52 Uhr war es so weit, da meldeten die Torpedomixer die Heckrohre klar, der Zweischornsteiner lief in den Zielfaden des Sehrohrs.

Auf der Brücke der *Steuben* herrschte größte Wachsamkeit, als das Schiff um Mitternacht die Stolpebank passierte. Das Wetter war gut, zu gut für Kapitän Hohmanns Geschmack. Der Wind hatte nachgelassen, blies nur noch mit Stärke 2 bei recht mäßigem Seegang.

„Ideales U-Boot-Wetter“, knurrte er ungehalten. „Passt mir bloß gut auf! Hier hat es vor zehn Tagen die *Gustloff* erwischt. Drei Torpedos und weg war sie. Liegt praktisch unter uns. Signalgast soll mal zum Fangboot rübergeben: Sie fahren ‚Roten Hahn‘ – Kesselfeuer eindämmen!“

In dem Bemühen, mit der schnelleren *Steuben* Schritt zu halten und dafür genügend Dampfdruck zu erzeugen, heizten die Leute auf TF 10 ihre alten Kessel bis zum Äußersten. Da konnten Feuerschein und starker Funkenflug aus ihrem Schlot nicht ausbleiben, und der war in der klaren Nacht auf Meilen zu sehen. „Fast schon wie ein Leuchtfeuer“, wie Hohmann ärgerlich, aber treffend bemerkte.

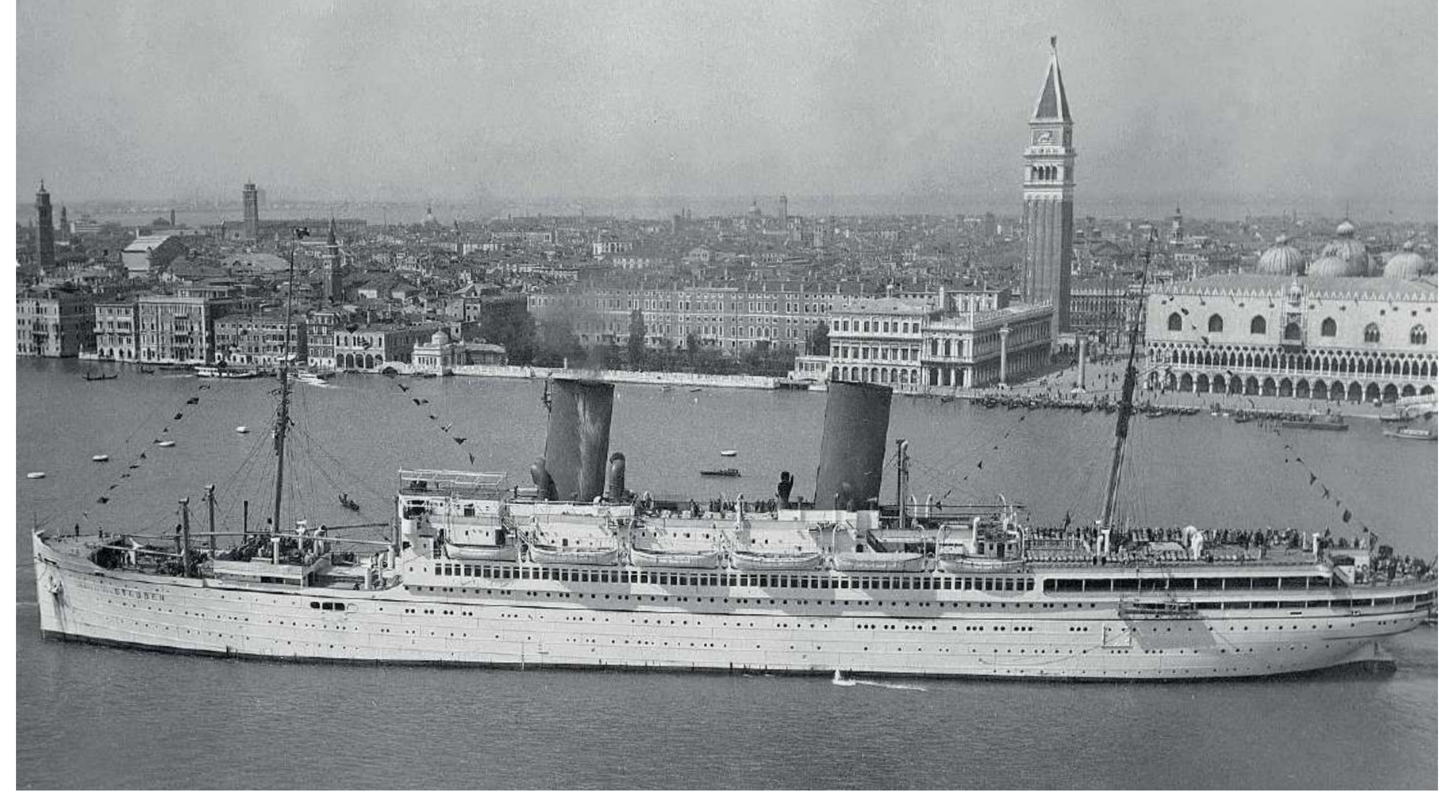
Mitternacht war vorüber. Die Wachen hatten gewechselt, der übermüdete Hohmann hatte sich hingelegt und der I. Offizier Groth die Wache übernommen. Die *Steuben* rauschte weiter mit 12,5 Knoten nach Westen, ließ die Stolpebank als potenzielle Gefahrenzone hinter sich.

„Damit wären wir aus dem Gröbsten heraus.“ Man hörte den Ersten förmlich erleichtert aufatmen. „Bis Stolpmünde ist noch kein U-Boot vom Iwan vorgedrungen.“

Soweit konnten die Offiziere auf der Brücke mit dem bisherigen Verlauf der Reise zufrieden sein. Bis auf den Angriff der beiden Iljuschins war es bis jetzt zu keiner Feindberührung gekommen, und von den beiden Begleitbooten waren auch keine feindlichen Fahrzeuge geortet worden. Im OP-Saal hatten die Ärzte alle Verwundeten abgearbeitet bis auf zwei, die noch im Vorbereitungsraum auf ihre Behandlung warteten. Drei Todesfälle waren zu verzeichnen, dafür hatten drei Kinder in dieser Nacht das Licht der Welt erblickt.

Auf S 13 machten die Torpedomixer die Heckrohre klar.

Die Uhr auf der Brücke der *Steuben* zeigte sieben Minuten vor eins, als die Torpedos die Bordwand an der Steuerbordseite zerrissen. Der erste detonierte Vorkante Brücke, der zweite in Höhe des hinteren Schornsteins. Die Wucht der Explosionen drückte das Schiff nach Backbord, Hunderte Tonnen Wasser stürzten in den aufgerissenen Rumpf und bewirkten eine zunehmende Krängung nach Steuerbord. Dabei wurden die auf den Außendecks stehenden Tragen mit den hilflosen Verwundeten von den niederstürzenden



„WEISSER GENERAL“: Mit ihren neuen Schornsteinen erinnerte die *General von Steuben*, hier vor Venedig, an die großen Schnelldampfer *Europa*, *Bremen* und *Columbus*

Foto: SZ-Photo/Scherl

Wassermassen der masthohen Treffersäulen einfach über Bord gewaschen.

„Torpedos! Wir sind torpediert!“

Ein Entsetzensschrei, ausgestoßen aus Hunderten Kehlen, löste unter den 4.000 auf engstem Raum zusammengepferchten Menschen an Bord eine Panik aus. Sie sahen sich plötzlich einer Situation gegenüber, der sie nicht gewachsen waren und von der sie auch nicht wussten, wie sie ihr begegnen sollten. Sie fluchten, beteten, jammerten und schrien ihre Todesnot hinaus, während sich die *Steuben* unaufhaltsam auf die Seite legte. Die Verwundeten und frisch Operierten verloren den Halt, rutschten aus ihren Kojen, von ihren Matratzen und fielen schreiend vor Schmerzen über- und durcheinander das sich stärker neigende Deck hinunter zur immer tiefer eintauchenden Bordwand hinab, wo sie schon der eisige Hauch der frostig-kalten See einhüllte.

Das gleiche chaotische Bild herrschte in den Räumen unter Deck. Niemand wollte auf dem todgeweihten Schiff zurückbleiben, alles drängte rücksichtslos die Niedergänge und Treppenhäuser hoch an Deck und zu den Booten, nur weg von dem sinkenden Sarg. Eine schreiende, schiebende, stoßende und rutschende Masse Mensch, die sich in dem Gewirr der schräg stehenden Gänge verkeilte und mit ihren Leibern die Ausgänge verstopfte. Jeder wollte zuerst hinaus. Dazu das nervenaufpeitschende Schrillen der Alarmglocken, die hochschießenden Leuchtkugeln aus den Signalpistolen und das Wummern der Wasserbomben, mit denen die Bewacher Jagd auf das U-Boot machten. Die hatten noch gar nicht mitbekommen, dass die *Steuben* im Sinken begriffen war. Erst als T 196 seinen Suchscheinwerfer auf die *Steube*n richtete und damit das bereits stark schlagseitige Schiff abtastete, brach sein Kommandant die U-Boot-Jagd ab und begann mit Rettungsmaßnahmen.

Der durch Granatwerferbeschuss schwer verwundete Hauptmann Franz Huber schilderte die Minuten nach den Torpedotreffern später so: „Der ganze Schiffskörper bebte und zitterte, alles schrie und brüllte in sämtlichen Räumen. Sanitäter und Krankenschwestern standen an den Türen. Die Verwundeten, die aufstehen konnten, erhoben sich, flogen aber unmittelbar darauf gegen die Wände. Die übrigen Verwundeten rutschten mit ihren Betten auseinander und wieder gegen die Wand. Wir überschlugen und drückten uns gegenseitig und verletzten uns noch mehr, als wir ohnehin schon verletzt waren.“

Irgendwie gelang es ihm, an Oberdeck zu kommen. Er sah, wie Hunderte von Verwundeten, Ärzten, Krankenschwestern und Frauen mit ihren Kindern ins Meer sprangen. Da das Vorschiff immer tiefer eintauchte, arbeitete sich Huber bis zum Heck vor. Er überwand sich und sprang – und überlebte!

Auf der Brücke hatte Kapitän Hohmann noch überlegt, die *Steuben* in das flache Wasser der zwölf Meilen entfernten Stolpebank zu manövrieren, musste aber nach Ausfall der Maschinen dieses Vorhaben aufgeben. Der sichere Untergang des Schiffes war nicht mehr aufzuhalten, die Offiziere erhielten Befehl, sich um das Fieren der Rettungsboote zu kümmern. Doch auf deren Weg zum Bootsdeck wälzte sich das Schiff herum, legte sich stark krängend auf die Backbordseite. Damit konnten an Steuerbord keine Boote mehr herabgelassen werden, und die Männer bemühten sich, die Boote an Backbord zu fieren. Dabei sackte das Schiff bei zunehmender Krängung vorn immer tiefer, das Wasser strömte durch die Gänge und Krankenstationen mit den darin befindlichen Menschen von Deck zu Deck, und schnell wusch die erste Welle über das Bootsdeck. Eine halbe Stunde dauerte das Sterben des Schiffes, bis sich um 1:26 Uhr die See über dem Rumpf schloss. Noch während des Untergangs gellte ein furchtbarer Schrei aus den Kehlen der noch im Inneren gefangenen Menschen – ein qualvoller Entsetzensschrei, den die Männer der Begleitschiffe nie vergessen würden.

Von den beiden Geleitbooten wurden 659 Menschen aus der eisigen Ostsee gerettet, 3.200 bis 3.600 Personen müssen somit als „verschollen in der Ostsee“ gelten. ⚓

In der nächsten Ausgabe: Feindfahrt des legendären deutschen U-Boot-Kommandanten Max Valentiner im Ersten Weltkrieg



REALITÄTSNAH: Ähnlich dieser Szene in dem amerikanischen Filmklassiker *Ben Hur* aus dem Jahre 1959 könnten sich Gefechte zwischen Römern und Piraten im Jahre 67 v. Chr. ereignet haben
Foto: Interfoto/NG Collection

Roms Kampf gegen Seeräuber 67 v. Chr.

Auf Piratenjagd

Als das Seeräuberwesen Mitte des 1. Jahrhunderts v. Chr. zu einer Bedrohung für die römische Staatlichkeit anwuchs, entsandte die Republik ihren verdientesten Feldherrn, um die Ordnung auf dem Mittelmeer wiederherzustellen – mit Erfolg. Aber langfristig traten Raubflotten immer wieder in Erscheinung

Von Glenn Langeloh

Zu den berühmten Anekdoten der römischen Antike zählt die Entführung des jungen Gaius Julius Caesar durch kilikische Seeräuber. Es war im Jahr 75 v. Chr., als der Patriziersohn während einer Studienreise nach Rhodos den Piraten in die Hände fiel. Dass der vornehme junge Römer seinen Entführern schwor, er werde sie eigenhändig bestrafen, machte wenig Eindruck, und er musste für seine Freiheit ein ansehnliches Lösegeld von 50 Talenten aufbringen.

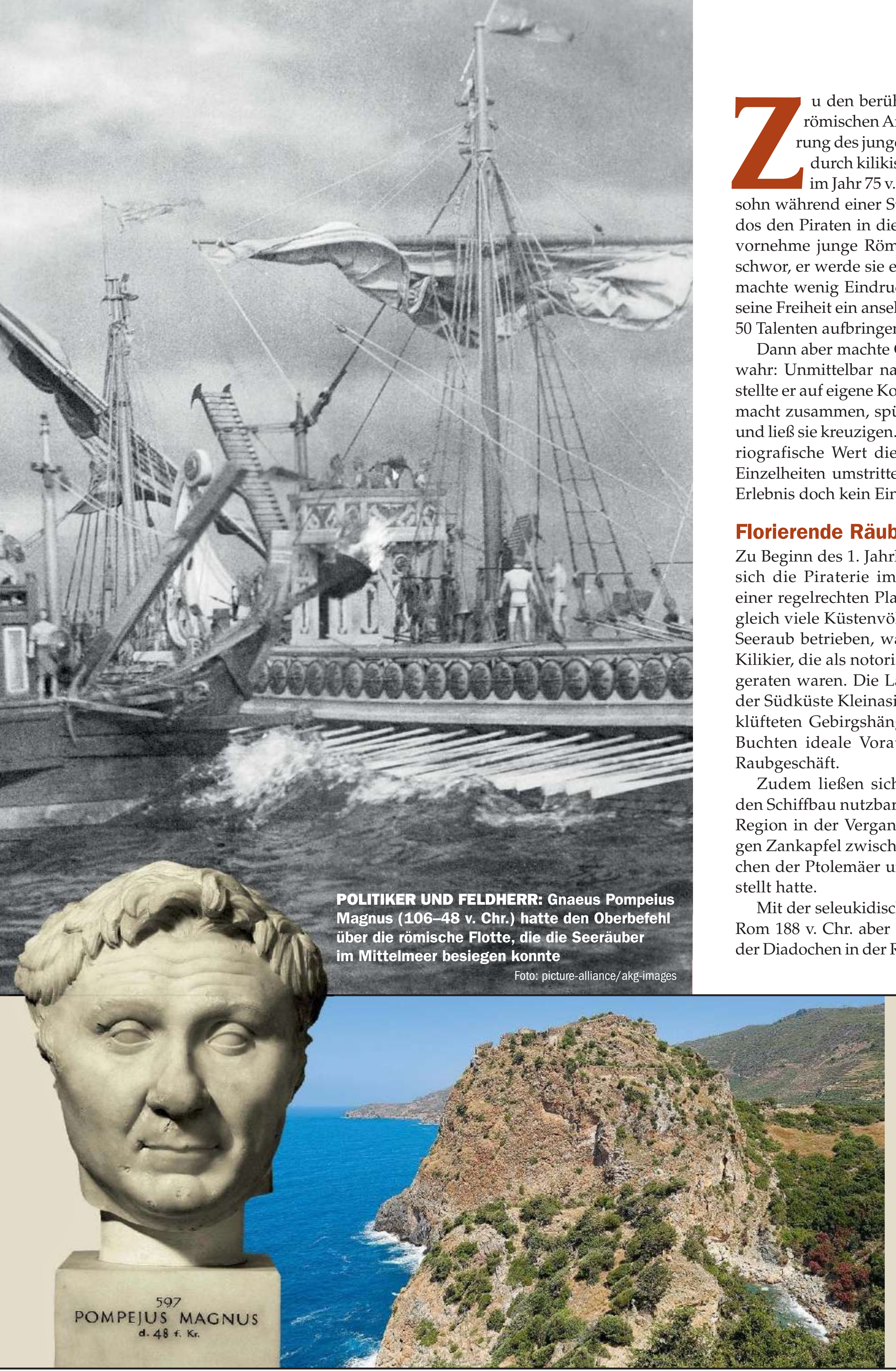
Dann aber machte Caesar seine Drohung wahr: Unmittelbar nach seiner Freilassung stellte er auf eigene Kosten eine kleine Streitmacht zusammen, spürte die Seeräuber auf und ließ sie kreuzigen. Auch wenn der historiografische Wert dieser Episode in ihren Einzelheiten umstritten ist, so war Caesars Erlebnis doch kein Einzelschicksal.

Florierende Räuberei

Zu Beginn des 1. Jahrhunderts v. Chr. hatte sich die Piraterie im Mittelmeerraum zu einer regelrechten Plage entwickelt. Wenngleich viele Küstenvölker des Mittelmeeres Seeraub betrieben, waren es vor allem die Kilikier, die als notorische Piraten in Verruf geraten waren. Die Landschaft Kilikien an der Südküste Kleinasiens bot mit ihren zerklüfteten Gebirgshängen und den kleinen Buchten ideale Voraussetzungen für das Raubgeschäft.

Zudem ließen sich die Bergwälder für den Schiffbau nutzbar machen, weshalb die Region in der Vergangenheit einen ständigen Zankapfel zwischen den Diadochenreichen der Ptolemäer und Seleukiden dargestellt hatte.

Mit der seleukidischen Niederlage gegen Rom 188 v. Chr. aber schwand der Einfluss der Diadochen in der Region. Die schwer zu-



POLITIKER UND FELDHERR: Gnaeus Pompeius Magnus (106–48 v. Chr.) hatte den Oberbefehl über die römische Flotte, die die Seeräuber im Mittelmeer besiegen konnte
Foto: picture-alliance/akg-images

IDEALER STANDORT: Die zerklüfteten Landschaftsstrukturen Kilikiens (heute: östlicher Teil der türkischen Mittelmeerregion) eigneten sich besonders gut für Piratenverstecke
Foto: Interfoto/Westend 61/ Martin Siepmann

ROMS MARITIME AMBITIONEN KÜSTEN UND SEESTÄDTE

Die Flotte gehörte keineswegs zu den klassischen Elementen des römischen Militärs. Erst infolge ihrer Expansionspolitik seit dem 5. Jahrhundert v. Chr. gelangte die römische Republik in den Besitz von Küsten und Seestädten. Vor allem die griechischen und etruskischen Stadtstaaten, die bald unter römische Herrschaft gerieten, hatten eine lange Seefahrtstradition vorzuweisen.
Sie waren es, die als Bundesgenossen der Römer Schiffe und Besatzungen zur Verfügung stellen mussten und so den Charakter der frühen römischen Marine maßgeblich prägten. Während der Auseinandersetzung mit der reichen Handelsmetropole Karthago im 3. Jahrhundert v. Chr. forcierte die römische Republik den Flottenbau, und zum Ende des Jahrhunderts hatte sie es zur beherrschenden Seemacht des westlichen Mittelmeeres gebracht. Auch im Osten gelang es den Römern bald, die Flottenmacht Makedoniens und der Seleukiden zu brechen.
Infolge der von Rom diktierten maritimen Abrüstung im östlichen Mittelmeer entbehrte die Republik schließlich der Motivation, eine starke Kriegsmarine zu unterhalten.
So war Rom zunächst auf die Seestreitkräfte seiner griechischen Verbündeten angewiesen, als Mithridates von Pontus ab 89 v. Chr. die römische Herrschaft in Kleinasien infrage stellte.

FLOTTENPLÄNE: Der Aufbau von Infrastruktur mit Häfen und Nachschublinien im Landesinneren stand am Anfang seeherrschaftlicher Ziele Roms im Mittelmeer

Foto: Interfoto/UIG/ Universal History Archive

gängliche Gebirgslandschaft wurde seitdem von Kleinfürsten und Priesterkönigen dominiert, die weder fähig noch willens waren, dem Treiben ihrer Untertanen Einhalt zu gebieten. Kilikien war keine wohlhabende Region, und für die Küstenbevölkerung stellte die Seeräuberei eine lohnende Erwerbstätigkeit dar.

Bald ließen sich auch Piratenbanden aus anderen Teilen der hellenistischen Welt in den kilikischen Hafenstädten nieder. Der Widerstand der Polisgemeinden blieb überschaubar, denn die Städte profitierten von den Reichtümern, die infolge des Seeraubes in die Region flossen. Die Sklavenmärkte Kilikiens und der angrenzenden Ägäis florierten, viele Opfer der Seeräuber fanden sich bald auf dem berüchtigten Sklavenmarkt von Delos wieder.

Sklavenhandel blüht auf

Das östliche Mittelmeer mit seinen griechischen, phönizischen und ägyptischen Seehandelsstädten war für antike Kaperfahrer stets ein lohnendes Operationsgebiet gewesen, wenngleich die Regionalmächte des Ostens ihrem Treiben meist enge Grenzen gesetzt hatten. Im 1. Jahrhundert v. Chr. aber waren die alten Seemächte geschwächt. Durch Verträge mit Rom unterlag die Flotte der Seleukiden starken Beschränkungen, und auch Rhodos verlor in der Auseinandersetzung mit den Römern seine einstmals privilegierte Stellung.

So war die weithin berühmte rhodische Seemacht bald nur noch ein Schatten ihrer selbst. Im Niedergang begriffen war zudem die ptolemäische Dynastie in Ägypten, die in der Ägäis längst keine Kriegsflotten mehr unterhielt. Als die Römer schließlich ihr Reich auf den griechischen Osten ausdehnten – 146 v. Chr. wurde Makedonien römisch, 133 v. Chr. entstand die Provinz Asia –, waren auch römische Interessen direkt von der Piraterie berührt. Unter dem Großvater des Marcus Antonius fand 102 v. Chr. erstmals eine Strafexpedition gegen die kilikische Piratenküste statt.

Für seinen Sieg über die Seeräuber wurde dem Feldherrn zwar ein Triumphzug bewilligt, Kilikien blieb aber nach wie vor eine Hochburg der Piraterie. Der römischen Prokonsul Publius Servilius Isauricus, der eine Generation später gegen die Kilikier zu Felde zog, scheiterte ebenso daran, die Region zu befrieden. Längst hatten die Seeräuber ihre Beutezüge auch in den Westen ausgedehnt, operierten an den Küsten Spaniens, Nordafrikas und nicht zuletzt Italiens.

Als Reaktion auf diese Entwicklung wurde 73 v. Chr. schließlich ein einzelner Feldherr – Marcus Antonius, der Vater des berühmten Triumvirs – mit umfassender Befehlsgewalt ausgestattet, um der Piraterie auf dem gesamten Mittelmeer zu begegnen. Diese Strategie erwies sich als effektiv, doch verstarb Antonius, ehe sich ein dauerhafter Erfolg einstellen konnte.

Während die Gegenwehr der römischen Republik in den Ansätzen stecken blieb, nahm der Seeraub ein bedrohliches Ausmaß an. „Wer konnte in See stechen, ohne sich der Gefahr des Todes und der Sklaverei auszusetzen?“, schrieb Cicero, der die Piratenkrise als Zeitgenosse selbst miterlebte. Auch römische Magistrate musste man aus der Gefangenschaft der Seeräuber freikaufen. Und die Krise spitzte sich noch zu, als Piratenüberfälle die Getreidetransporte aus den Kornkammern des römischen Reiches – Sizilien, Sardinien und Nordafrika – störten, denn fortan stand die Versorgung Italiens auf dem Spiel.

MEHRERE ANLÄUFE

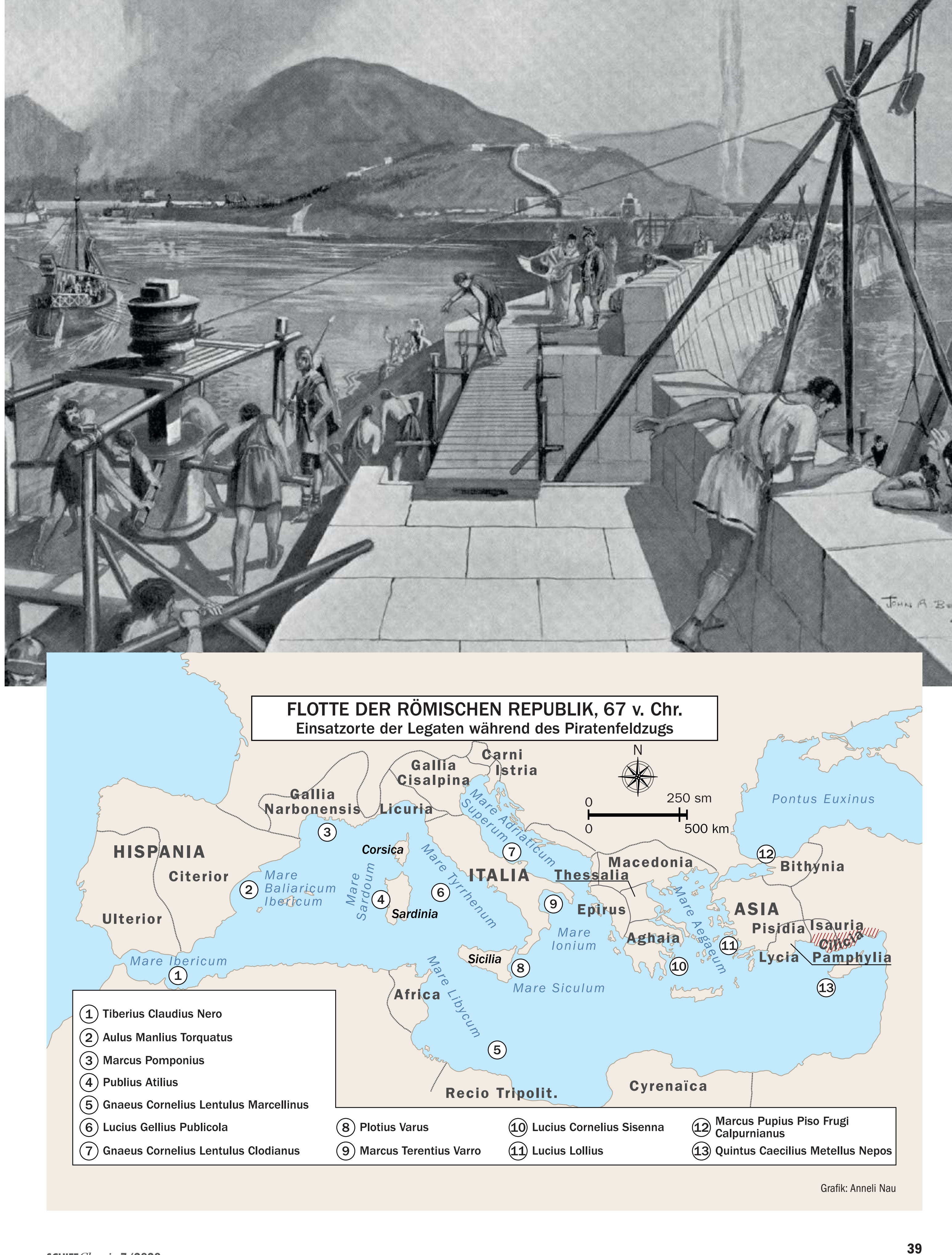
Zunächst scheiterten die römischen Versuche einer Befriedung der Region um Kilikien. Der römische Prokonsul Isauricus beispielsweise hatte keinen Erfolg

Pompeius greift ein

Nun schlug die Stunde des Gnaeus Pompeius, ehemaliger Konsul des Jahres 70 v. Chr. Er galt den Zeitgenossen als fähigster Feldherr der Republik, hatte im Bürgerkrieg erfolgreich gegen die Anhänger des Marius gekämpft, zuletzt gegen Sertorius auf der iberischen Halbinsel. Auf seinen populären militärischen Verdiensten hatte sich Pompeius eine ganze Politkarriere aufgebaut, und die Seeräuberkrise bot dem eitlen Pompeius die Gelegenheit, sich endgültig unentbehrlich zu machen.

Es war der Volkstribun Aulus Gabinius, ein überzeugter Pompeianer, der 67 v. Chr. schließlich in der Volksversammlung die Idee eines groß angelegten Piratenfeldzugs anregte. Da der verdiente Feldherr Pompeius unter den Plebejern große Popularität genoss, war seine Ernennung zum Befehlshaber der Kampagne lediglich eine Formalität. Der Senat hingegen begegnete dem Plan mit einiger Skepsis. Zwar galt Pompeius durchaus als passender Kandidat für das Kommando, denn ein ausgeprägtes Verständnis für die Seekriegführung hatte er bereits während der Feldzüge auf Sizilien bewiesen.

Doch waren die Senatoren kaum gewillt, ein derart prestigeträchtiges Kommando einem Einzelnen anzuvertrauen. Übermächtige Triumphatoren hatten in einer Republik, die auf der Kooperation gleichberechtigter Aristokraten beruhte, zu keiner Zeit einen Platz. Schließlich gab aber das Problem der Kornversorgung den Ausschlag. Anhaltende Piratenüberfälle auf die Getreideflotten trie-


JOHN A. BRYAN
FLOTTE DER RÖMISCHEN REPUBLIK, 67 v. Chr.
Einsatzorte der Legaten während des Piratenfeldzugs
N
0
250 sm
0
500 km
Carni
Istria
Gallia
Cisalpina
Gallia
Narbonensis
Licuria
Mare Superum
Mare Adriaticum
Pontus Euxinus
HISPANIA
Citerior
Ulterior
Corsica
Sardinia
Mare Baliaricum Ibericum
Mare Sardoum
Mare Tyrrhenum
ITALIA
Macedonia
Thessalia
Bithynia
Epirus
ASIA
Pisidia
Isauria
Cilicia
Lycia
Pamphylia
Mare Ionium
Aghaia
Mare Aegaeum
Sicilia
Mare Ibericum
Africa
Mare Libycum
Mare Siculum
Recio Tripolit.
Cyrenaïca
1 Tiberius Claudius Nero
2 Aulus Manlius Torquatus
3 Marcus Pomponius
4 Publius Atilius
5 Gnaeus Cornelius Lentulus Marcellinus
6 Lucius Gellius Publicola
7 Gnaeus Cornelius Lentulus Clodianus
8 Plotius Varus
9 Marcus Terentius Varro
10 Lucius Cornelius Sisenna
11 Lucius Lollius
12 Marcus Pupius Piso Frugi Calpurnianus
13 Quintus Caecilius Metellus Nepos
Grafik: Anneli Nau

SCHLAGKRÄFTIG UND MODERN ROMS FLOTTE

Obwohl die Römer die maritimen Kapazitäten der Verbündeten konsequent für ihre Zwecke einspannten, unterhielten sie nach wie vor eine Kernflotte, die zuletzt durch Beuteschiffe aus dem Mithridatischen Krieg verstärkt wurde. So stand Pompeius 67 v. Chr. eine Seestreitmacht von etwa 200 Kriegsschiffen zur Verfügung, die nur zu einem Viertel aus verbündeten Kontingenten bestand.
Im Zuge des Bürgerkrieges sollte sich das römische Marinewesen noch einmal professionalisieren. Zwar spielten die alliierten Flotten weiterhin eine Rolle – insbesondere Pompeius und nach ihm Antonius stützten sich auf die Seestreitkräfte ihrer griechischen, asiatischen und ägyptischen Verbündeten –, doch gelangte die eigentliche römische Flotte zu neuer Blüte.
Octavian etwa ließ allein 400 Neubauten ausführen, um Pompeius' Sohn Sextus die Kontrolle über Sizilien zu entreißen. Zugleich legte er neue Kriegshäfen an, wie in Misenum am Golf von Neapel. Dieses Bauprogramm sollte schließlich das Grundgerüst bilden für die stehende Flotte der römischen Kaiserzeit.

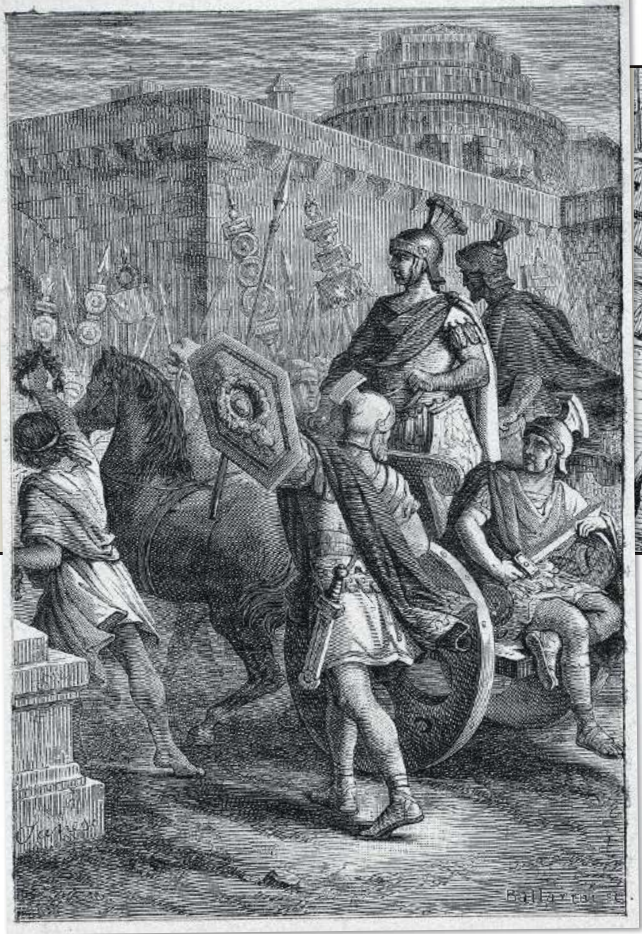
FÜRS VOLK: **Der Senat gewährte Pompeius nach seinem Sieg über die Seeräuber zwar einen Triumphzug, doch Kilikien blieb eine Piratenhochburg**
Foto: Interfoto/Mary Evans

„WER KONNTE IN SEE STECHEN, OHNE SICH DER GEFAHR DES TODES UND DER SKLAVEREI AUSZUSETZEN?"

Der römische Geschichtsschreiber Cicero



STANDARDTYP: **Römische Bireme, Ruderkriegsschiff mit zwei Reihen Riemen übereinander, und Handelsschiff im Mittelmeer**
Foto: Interfoto/Photoaisa/Beba





OPFER INNERER MACHTKÄMPFE: Als Gegenspieler von Gaius Julius Caesar unterlag der flüchtende Gnaeus Pompeius und wurde an der Küste Ägyptens ermordet Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

ben die Kornpreise in die Höhe, unter der stadtrömischen Plebs (einfaches Volk) machte sich Unruhe breit.

Im Angesicht drohenden Aufruhrs gab die Senatsaristokratie nach: Man bewilligte Pompeius das Kommando und damit den Zugriff auf die gesamte römische Flotte, 20 Legionen und enorme Finanzmittel. Auch das Ausmaß seiner Befugnisse war beispiellos: So umfasste sein Befehlsbereich das gesamte Mittelmeer und seine Küsten, von den Säulen des Herkules (Gibraltar) bis zur Propontis (Marmarameer).

Gut gerüstet

Den Feldzug gegen die Seeräuber begann Pompeius noch im Frühjahr 67 v. Chr. Während seine Legaten verschiedene Seegebiete, etwa die Adria oder die thrakische Küste, säuberten und überwachten, widmete sich Pompeius selbst zunächst der Aufgabe, die römischen Korntransporte zu sichern. Innerhalb von sechs Wochen konnte er die Seeräuber vor Sizilien, Sardinien und der Provinz Africa vertreiben und die Provinzküsten anschließend mit Flottillen und Garnisonen vorläufig sichern.

Bereits zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Feldzug zu einem persönlichen Triumph des Pompeius entwickelt, denn das Interesse der stadtrömischen Öffentlichkeit galt vor allem der kurzfristigen Versorgungslage. Pompeius ließ es dabei jedoch keineswegs bewenden. Mit ausgewählten Flotteneinheiten und unterstützt von römischen Alliierten wie Rhodos wandte er sich nun der berüchtigten Seeräuberhochburg Kilikien zu. In einer Schlacht vor Korakesion (Alanya) gelang es ihm, eine große Piratenflotte vernichtend zu schlagen, ehe er gegen die Stützpunkte an Land vorging.

Zwar brüstete sich Pompeius später damit, über 100 kilikische Bergfestungen erobert zu haben, aber die kurze Dauer des Feldzuges legt die Vermutung nahe, dass die Piraten zuletzt nur noch halbherzig Gegenwehr geleistet hatten.

Dass hartgesottener Widerstand ausblieb, war insbesondere auf die für römische Verhältnisse untypische Kriegführung des Pompeius zurückzuführen. Großmütig nahm er die Kapitulation unterlegener Seeräuberbanden entgegen und verzichtete auf Hinrichtungen, wie es die römische Tradition im Umgang mit Räubern, Aufständischen und Sklaven eigentlich vorgesehen hätte. Stattdessen wurden die besiegten Piraten in verschiedenen Ortschaften Kleinasiens angesiedelt, in der Hoffnung, sie würden in diesem Umfeld zu einem friedlicheren Lebenswandel finden.

Dass es bei der Befriedung Kilikiens vergleichsweise unblutig zuging, hatte vor allem politische Gründe. Längst hatte Pompeius beschlossen, sich für ein weit interessanteres Militärkommando in Stellung zu bringen: das gegen Roms alten Erzfeind, Mithridates von Pontus. Die Verstrickung in einen verlustreichen Kleinkrieg im kilikischen Bergland wäre ihm dabei nur hinderlich gewesen.

ÜBERHÖHTER TRIUMPH

Pompeius verstand es meisterhaft, seinen Sieg über die Seeräuber zu einem epochalen Ereignis zu stilisieren. Cicero, berühmtester Redner Roms, unterstützte ihn nach Kräften

Verzerrte Wirklichkeit

Zugleich lieferte der bemerkenswert rasche Abschluss des Seeräuberkrieges den Pompeianern ein schlagendes Argument in der Debatte um das militärische Kommando gegen Pontus. So sollte Cicero in seiner Rede vor der Volksversammlung die Piratenexpedition zu einem brillanten Feldzug stilisieren: Demnach war es dem genialen Feldherrn Pompeius gelungen, innerhalb von nur drei Monaten das Seeräuberunwesen aus dem Mittelmeer zu vertreiben.

In der Realität blieb die Piraterie aber auch nach Pompeius' Kampagne ein allgegenwärtiges Phänomen der mediterranen Welt. Es gab nach wie vor Küstenstriche fernab der römisch-hellenistischen Zivilisation, an denen das Seeräuberwesen der Kilikier gedeihen konnte. Erst die Vereinigung aller Mittelmeerküsten unter den ersten römischen Kaisern machte der Piraterie ein Ende. Es sollten Jahrhunderte vergehen, bis schließlich wieder große Raubflotten – der Goten, Heruler und Vandalen – das Mittelmeer verheerten. ⚓

Die Deutsche Marine in den 1990er-Jahren

Im Einsatz

Schiffe, Boote und Luftfahrzeuge waren in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung mit fast 15.000 Marineangehörigen zum Teil in mehreren Einsätzen gleichzeitig gebunden. Sie stellten ein wichtiges Instrument der deutschen Außen- und Sicherheitspolitik dar

Von Fregattenkapitän Dr. Christian Jentzsch



Es war 1989, als es so schien, dass mit dem Fall der Mauer und dem sich abzeichnenden Ende des Ost-West-Konflikts eine neue, friedliche Ära anbrechen würde. 1990 trat die DDR dem Geltungsbereich des Grundgesetzes bei, und in der Nacht vom 2. auf den 3. Oktober wurden die Volksarmee und Volksmarine aufgelöst.

Die Bundesmarine übernahm einen geringen Teil des Personals und noch weniger Material. Zuversichtlich trachteten die europäischen Staaten danach, eine sogenannte Friedensdividende einzulösen, was eine Reduktion der Streitkräfte bedeutete. Aber schon zeichneten sich am Horizont neue Konflikte ab, bei denen besonders die Marine in den Fokus rückte.

Während sich das Interesse auf den Einigungsprozess richtete, marschierte der Irak am 2. August 1990 in Kuwait ein und provozierte damit eine internationale Krise. Kaum einer der deutschen Marineangehörigen konnte ahnen, dass dieses Ereignis auch ihn betreffen würde. Wie am Ende des Iran-Irak-Krieges (1980–1988) forderten die USA auch dieses Mal maritime Unterstützung durch die Bundesrepublik.

Inspekteur Vizeadmiral Hans Joachim Mann erfuhr vom US-amerikanischen Chief of Naval Operations, Admiral Carlisle Trost, dass die USA von der Bundesmarine eine Anzahl Minenabwehrfahrzeuge erwarteten. Und so kam es dann auch. Am 10. August 1990 entschied die Bundesregierung, einen Minenabwehrverband ins Mittelmeer zu entsenden. Damit wollte man die Verbündeten im östlichen Mittelmeer entlasten, während ihre Streitkräfte im Rahmen der Operation „Desert Shield" am Persischen Golf aufmarschierten.



ERSTE PHASE „SÜDFLANKE": **Trossschiff (Versorger) *Westerwald* und die Minenabwehrfahrzeuge *Überherrn* und *Laboe* Anfang September im NATO-Hafen Souda Bay auf Kreta**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Politische Entscheidung

Eine mögliche Kampfbeteiligung lehnte die Bundesregierung ab, obwohl UN-Resolutionen vorlagen. Gemäß dem damaligen Verfassungsverständnis sollte sich ein deutscher Kampfeinsatz nur auf das NATO-Gebiet beschränken. Trotzdem kam es in der Bundesrepublik zu heftigen Diskussionen über den internationalen Einsatz von deutschen Streitkräften. Schon am 16. August liefen die Minenabwehrfahrzeuge *Koblenz*, *Marburg*, *Wetzlar*, *Laboe* und *Überherrn* sowie der Tender *Werra* und das Trossschiff *Westerwald* mit 385 Marinesoldaten an Bord ins Mittelmeer aus. Das Kommando besaß der spätere Inspekteur der Marine Fregattenkapitän Wolfgang Nolting.

Als Namen hatte die Marineführung Minenabwehrverband „Südflanke" gewählt, um auf den Einsatz innerhalb des NATO-Bündnisgebietes zu verweisen. Offiziell blieb es ein Ausbildungsvorhaben zur Verbandsausbildung im Mittelmeer. Ziel war der NATO-Hafen Souda Bay auf Kreta, wo sich die Besatzungen auf einen möglichen Einsatz vorbereiteten. Über ein halbes Jahr blieben sie dort. Die Marine bewies ihre Fürsorge für die Besatzungen, indem sie konsequent nach drei Monaten einen Besatzungswechsel durchführte.

An den Kampfhandlungen gegen den Irak beteiligte sich die Bundeswehr laut Beschluss nicht, aber sie unterstützte ihre Alliierten durch andere Maßnahmen. Dazu gehörte auch der Einsatz deutscher Marineeinheiten im östlichen Mittelmeer zur Entlastung der Bündnispartner, die Marineeinheiten in den Persischen Golf und das Rote Meer entsandt hatten.

Kampfbereitschaft

In diesem Rahmen verlegten die STANAVFORLANT (Erklärung auf Seite 44), die STANAVFORCHAN, der DESEX und der deutsche „Breguet Atlantic" ins Mittelmeer. Alle Einheiten wurden dem NATO-Befehlshaber COMNAVSOUTH unterstellt. Mit Beginn der Kampfhandlungen der Operation „Desert Storm" hob die Marine den Bereitschaftszustand für das Mittelmeer an, weil man mit Angriffen aus anderen islamischen Staaten rechnen musste.



ABSCHIED: Musterung vor dem Auslaufen in die Golfregion am 16. August 1990; im Hintergrund der Tender *Werra*
Foto: picture-alliance/dpa

Die Operation „Southern Guard" dauerte bis zum Ende der Kampfhandlungen im März an. Insgesamt stellte die Bundesmarine dazu 17 Schiffe und Boote, drei Seefernaufklärer und zwei Verbindungsflugzeuge mit 2.274 Besatzungsmitgliedern.

Auch wenn das keine Gefechtshandlungen waren, unterstützte man dadurch aktiv die Allianz. Allerdings wurde dieser Einsatz der Marine in der Öffentlichkeit weitestgehend vergessen. Vielmehr erinnert man sich an den Einsatz der Luftwaffen Alpha-Jet und Flugabwehrraketen-Batterien in der Türkei, die ein größeres Medienecho erzeugten, obwohl sie nur im Bündnisgebiet der NATO stationiert waren. Aber auch das östliche Mittelmeer lag in der Reichweite der irakischen Scud-Raketen.

Kurz nachdem man Kuwait befreit hatte, entschied die Bundesregierung, die Minenabwehreinheiten von Kreta nach Bahrain in den Persischen Golf zu entsenden. Aufgabe war nun das Räumen irakischer Minen zur Sicherung der Schifffahrtsrouten. In zwei Turns brachen die Besatzungen in das ehemalige Kampfgebiet auf. Seaking-Hubschrauber des Marinefliegergeschwaders 5 und Do 28 verstärkten den Minenabwehrverband „Südflanke" zusätzlich.

Logistische Herausforderung

In dieser ersten WEU-Operation unter französischer Führung räumten die deutschen Minenabwehreinheiten vom 12. April bis zum 20. Juli 101 Minen und Bomben.

An der Seite der Koalierten konnten die Seeleute der Bundesmarine ihre Fähigkeiten vollauf beweisen. Dabei kam auch das neue „Troika"-System zum Einsatz und weckte großes Interesse bei den Partnern. In der Wahrnehmung der Besatzungen war das scharfe Minenräumen eine Art Kompensation für die politische Enthaltung aus den Kampfhandlungen des Golfkrieges. Wenigstens auf diesem Feld konnten die Deutschen zeigen, dass sie ebenbürtige Bündnispartner waren.

Logistisch war das Unternehmen ebenfalls eine große Herausforderung, die erfolgreich gemeistert wurde. Das deutsche Versorgungssystem funktionierte auch außerhalb des NATO-Bündnisgebietes. Die Minenjagdboote *Marburg* und *Koblenz* hatten mit 392 Tagen die bisher längste Abwesenheit einer Einheit der Marine von ihrem Heimathafen „erfahren". 2.777 Marinesoldaten nahmen am Minenabwehrverband „Südflanke" teil.



HOHER BESUCH: Verteidigungsminister Gerhard Stoltenberg mit Soldaten des Minenabwehrverbandes „Südflanke" während eines Truppenbesuchs auf Kreta im Februar 1991
Foto: picture-alliance/dpa

GLOSSAR NATO-Kürzel

COMNAVSOUTH:	Commander Naval Forces Southern Europe
DESEX:	Zerstörer-Übung
MCMFORMED:	Mine Countermeasures Force Mediterranean
MCMFORNORTH:	Mine Countermeasures Force North Western Europe
SACEUR:	Supreme Allied Commander Europe
STANAVFORCHAN:	Standing Naval Force Channel
STANAVFORLANT:	Standing Naval Force Atlantic
STANAVFORMED:	Standing Naval Force Mediterranean
UNOSOM:	United Nations Operation in Somalia

Mit dem Ende der französischen Ratspräsidentschaft übernahm die Bundesrepublik als Nachfolger auch die Führung der WEU-Einheiten zum 1. Juli. Doch da zeichnete sich bereits das Ende des Einsatzes ab. Die Koalierten hatten mehr als 1.239 Minen geräumt und die Passage wieder geöffnet. Stolz kehrten die Soldaten bis zum 13. September 1991 in ihre Heimathäfen zurück. Auch international wurde ihre Leistung anerkannt.

Einer der Beteiligten sprach von einem gefühlten Siegeszug, weil sie in den Häfen auf der Rückreise so viel positive Resonanz erhalten hatten. Im Bewusstsein der Marine hatte man den ersten „scharfen Einsatz" absolviert und wertvolle Erfahrungen gesammelt. Wenngleich die Marineangehörigen in keine Kampfhandlungen involviert waren, so stellte doch das Räumen scharfer Minen eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben dar.

Bereits ein Jahr nach dem Golfkrieg eskalierte im Südosten Europas mit dem Bosnienkrieg ein neuer Konflikt, der die Marine von 1992 bis 1996 fordern sollte. Grundlage für die deutsche Beteiligung waren UN-Re-

solutionen. Die UN versuchten seit September 1991, den Konflikt mit einem Waffenembargo zu deeskalieren. Im Mai 1992 wurde es zu einem Handelsembargo gegen die Bundesrepublik Jugoslawien erweitert.

Sowohl NATO als auch WEU entschlossen sich, das Embargo zu überwachen, ohne es zu forcieren. Auf dieser Grundlage entschied das Bundeskabinett am 15. Juli 1992, sich mit drei deutschen Seefernaufklärern an der WEU-Operation „Sharp Vigilance" und dem Zerstörer *Bayern* an der NATO-Operation „Maritime Monitor" zu beteiligen. Letzterer war Teil der erst im Frühjahr permanent aufgestellten STANAVFORMED. Das Operationsgebiet war die Adria.



URSPRÜNGLICHES KÜSTENMINENSUCHBOOT: Die zum Minenjagdboot umgerüstete *Göttingen* läuft im April 1991 aus dem Hafen von Kuwait aus Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

„Sharp Guard"

Um das Embargo zu verschärfen, verhängten die Vereinten Nationen im November Zwangsmaßnahmen gemäß Kapitel VII und VIII der UN-Charta. Im Rahmen der Umsetzung benannte man die Operationen in „Sharp Fence" und „Maritime Guard" um. Doch auch das reichte zur Eindämmung des Balkankonflikts nicht aus, weshalb die UN im April 1993 jeglichen Handelsverkehr mit Serbien und Montenegro verbot.

Im Frühsommer des Jahres vereinbarten die WEU und die NATO eine gemeinsame Operation unter einheitlichem Kommando. Einer der Gründe dafür waren die fehlenden Führungskapazitäten der WEU. Fortan würde die NATO das Übergewicht in der ab 15. Juni 1993 „Sharp Guard" genannten Operation besitzen. Um das Embargo auch mit genügend Schiffen durchsetzen zu können, erachtete der SACEUR 20 Schiffe als notwendig. Deshalb entsandte die Allianz im Juni des Jahres auch noch die STANAFVORLANT in die Adria.

Für die Bundesmarine bedeutete „Sharp Guard" vor allem eine Belastung für die Zerstörer- und Marinefliegerflottille, die ja die Einheiten und Besatzungen stellten. Allein 1993 waren vier Zerstörer und vier Fregatten der Bundesmarine in der Adria im Einsatz. In mehreren Operationsgebieten beobachteten und kontrollierten die Einheiten den Schiffsverkehr, wobei die Bundesmarine bis 1994 aber eine Sonderrolle einnehmen musste. Aufgrund des „Organklageverfahrens" vor dem Bundesverfassungsgericht, ob solche Einsätze überhaupt rechtmäßig seien, durften deutsche Schiffe nur Schiffsdaten abfragen, aber keine Kontrollen in Form von Boardings (Entern/Betreten des Schiffs) durchführen. Es blieb beim alten Überwachungsauftrag gemäß nationaler „Rules of Engagement" (RoE).

Für die beteiligten Besatzungen war das problematisch, denn sie fühlten sich nicht als gleichwertiger Teil des internationalen Teams. Manche Verbandskommandeure setzten die Deutschen nur dort ein, wo keine Boardings stattfanden. Diese Problematik führte auch zu einer Untersuchung durch den Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages. Als Kompensationsleistung bot die Marine aber gern wahrgenommene Kapazitäten in Form von Tankschiffen an.

Mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 12. Juli 1994 konnten fortan deutsche Einheiten an allen Aufgaben inklusive Boardings teilnehmen. Damit waren sie nun wieder gleichwertige Partner. Das Marinesicherungsbataillon hatte sich bereits parallel zur Entscheidungsfindung darauf vorbereitet, sodass die nunmehrige Deutsche Marine sofort damit beginnen konnte.

Im Rahmen eines Boardings verunglückte am 20. Dezember 1995 ein deutscher Maat als erster Marineangehöriger in einem Einsatz beim Ausbringen eines Beibootes tödlich. Er war der erste deutsche tote Marinesoldat während eines Auslandseinsatzes.

Gleichberechtigte Partner

„Sharp Guard" dauerte noch bis zum 2. Oktober 1996, wurde aber schon nach dem Vertrag von Dayton ab November 1995 sukzessive reduziert. Im Mai verließ die STANVORLANT wieder die Adria, und die Marineflieger verlegten nach Nordholz in eine Fünf-Tages-Bereitschaft. Nur die STANAVFORMED verblieb bis zum Operationsende in der Adria.

Schon zwei Jahre später sollten erneut deutsche Kriegsschiffe im Rahmen des Kosovokonfliktes in der Adria operieren. Bereits vor dem Kosovokrieg entsandte die NATO die STANAVFORMED am 14. Oktober 1998 für die Operation „Determined Force" in die Adria. Der Zerstörer *Mölders* war damals Teil des Verbandes.



LOGISTISCHE UNTERSTÜTZUNG: Trossschiff *Nienburg* gehörte zur insgesamt acht Einheiten zählenden *Lüneburg*-Klasse und leistete wertvolle Dienste Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Nachdem der Deutsche Bundestag am 13. November einer deutschen Beteiligung an der Aufklärungsoperation „Eagle Eye" zugestimmt hatte, nahmen daran auch das Flottendienstboot *Oker* und „Sigint" Breguet Atlantic teil. Dabei kam es zu einem Zwischenfall, bei dem die *Oker* innerhalb jugoslawischer Hoheitsgewässer von der Waffenleitanlage der jugoslawischen Fregatte *Beograd* angestrahlt wurde und einen Notruf absetzte. Glücklicherweise verfolgte *Beograd* das deutsche Flottendienstboot nur bis an die Grenze der Hoheitsgewässer. Die Fregatte *Rheinland-Pfalz* ersetzte in der Zwischenzeit die *Mölders*.

Aus der Drohgebärde der NATO entwickelte sich dann am 24. März 1999 die Operation „Allied Force" – der Kosovokrieg begann. Neben mehreren NATO-Task-Forces war auch die STANAVFORMED Teil der Allianzseestreitkräfte.

Fregatten *Lütjens* und *Bayern*

Zum Schutz der schwach bewaffneten *Oker* wurde die *Rheinland-Pfalz* vom Verband zu ihr detachiert. Im April patrouillierten die Schiffe der STANAVFORMED vor der albanisch-jugoslawischen Küste. Im Mai verstärkte die NATO ihre Seestreitkräfte dann noch um die STANAVFORLANT, womit auch der Zerstörer *Lütjen*s und die Fregatte *Bayern* am Einsatz teilnahmen. Die *Oker* tauschte ihren Platz später mit der *Alste*r.

Allerdings gilt es zu erwähnen, dass ähnlich wie zur Anfangsphase bei „Sharp Guard" die deutschen RoE das Einsatzspektrum der deutschen Schiffe einschränkten. Die Kampfhandlungen gegen Serbien endeten am 9. Juni. Danach wurden auch die Schiffe sukzessive aus dem Einsatz abgezogen. Insgesamt hatte die Marine fünf Einheiten mit etwa 850 Besatzungsangehörigen entsandt.

Nach den Kampfhandlungen im Kosovo musste man abgeworfene Zusatztanks und Munition der heimkehrenden Allianzflugzeuge in der Adria beseitigen. Dies geschah vom 12. Juni bis zum 24. August 1999 in der Operation „Allied Harvest". Dazu wurden die ständigen NATO-Minenabwehrverbände MCMFORNORTH und MCMFORMED herangezogen, die 93 Munitionsteile auffanden. Die MCMFORMED entstand erst am 27. Mai des Jahres.

In zwei Turns beteiligten sich daran als deutsche Einheiten die *Lindau*, *Fulda*, *Sulzbach-Rosenberg* und *Rottweil*. Die Boote waren mit ihren Sucherfolgen jeweils unter den erfolgreichsten in ihren multinationalen Verbänden. Sie räumten mehr als ein Drittel der gefundenen Waffen. Selbst die nahezu 40 Jahre alte *Lindau*, deren Besatzung auf dem unklimatisierten Holzboot unter der mediterranen Hitze litt, konnte 13-mal Luftfahrzeugmunition aufspüren und mit Minenvernichtungsladungen zerstören.

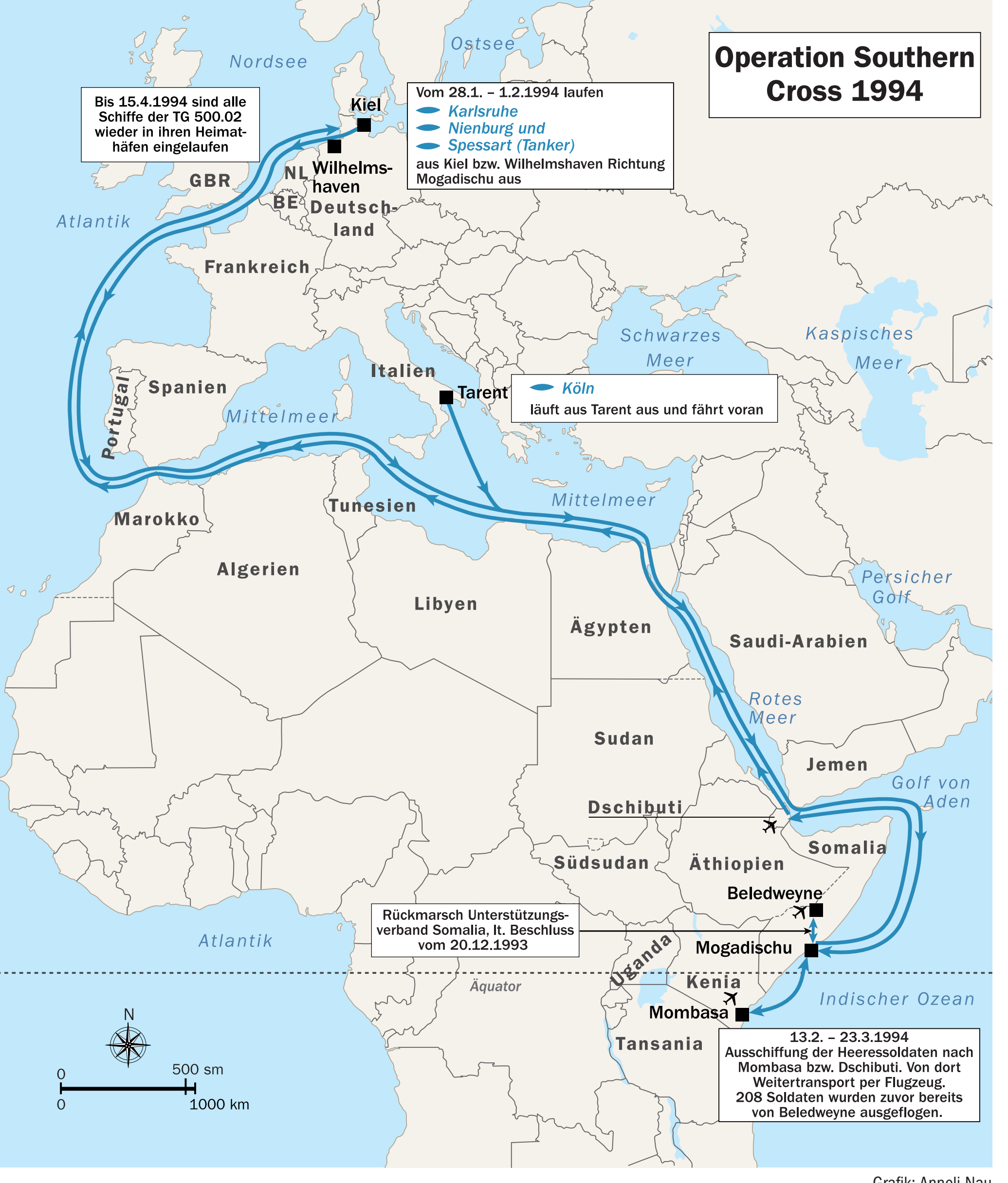
Letztlich war die Marine zwischen 1990 und 1999, bis auf das Jahr 1997, permanent im Mittelmeer im Einsatz. Aber auch in dieser Zeit flogen „Sigint" MPA von Nordholz aus in die Adria. Es war das maritime Haupteinsatzgebiet dieser Dekade!

Vor Afrika

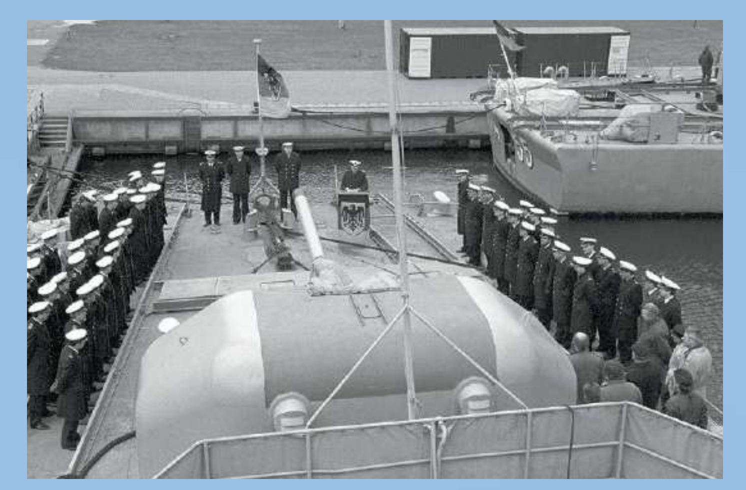
Aber 1994 fand auch eine nationale Marineoperation an der ostafrikanischen Küste statt. Das deutsche UNOSOM-II-Kontingent musste wegen einer sich verschärfenden Sicherheitslage zu Beginn des Jahres zurückgeführt werden. Weil ein Lufttransport nicht mehr infrage kam, traf das Verteidigungsministerium am 21. Januar 1994 den Entschluss für den Seetransport mit Schiffen der Marine. Ende 1993 hatte die Marine bereits angeboten, einen Ausbildungsverband dafür zu nutzen, der aber im Januar bereits zu weit westlich im Atlantik stand.

Deshalb griff die Marine auf die Fregatten *Köln* und *Karlsruhe*, den Versorger *Nienburg* und den zivil besetzten Tanker *Spessart* zurück. Die *Köln* musste man dafür aus dem „Sharp Guard"-Einsatz herauslösen und machte sie zum Flaggschiff des kleinen Verbandes der nunmehrigen Operation „Southern Cross". Am 13. Februar traf sie in Mogadischu ein, während die anderen Schiffe für die mehr als 6.000 Seemeilen aus Deutschland länger unterwegs waren.

In fünf Törns transportierte der Verband die Heeressoldaten von Mogadischu nach



Grafik: Anneli Nau



MUSTERUNG: **Außerdienststellung von Tender *Werra* (*Rhein*-Klasse) am 21. März 1991 in Wilhelmshaven; rechts liegend der Tender *Lahn***

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



IM NATO-VERBAND: **Die Fregatte *Köln* läuft am 15. Mai 1997 zu einer viermonatigen Reise aus, um zunächst in Lissabon den Zerstörer *Rommel* abzulösen**

Foto: picture-alliance/dpa

IM DIENST DER MARINE: **Das Flottendienstboot *Oker* klärte wie das Schwesterboot *Alster* mit speziellen Sensoren Lagebilder für die deutschen Einsatzverbände auf**

Foto: picture-alliance/dpa

Mombasa, wozu man 200 zusätzliche Kojen auf der *Nienburg* eingerüstet hatte. Die letzten der 1.290 transportierten Soldaten wurden auf dem Rücktransit in Dschibuti ausgeschifft und von dort aus heimgeflogen. Während der gesamten Zeit unterstützte der Marineverband die Heereskameraden sanitätsdienstlich und logistisch.

Rückkehr des Verbandes

Auf den Schiffen gab es keine einheitliche Unterbringung, die Kommandanten entschieden jeweils nach Lage. Unter anderem konnten die Soldaten auch improvisierte Pools als Abwechslung nach dem „Wüstendienst“ genießen. Als sich die Lage in Somalia weiter verschärfte, liefen die Schiffe nicht mehr in den Hafen Mogadischu ein, sondern die Bordhubschrauber der Fregatten flogen die Kameraden aus.

Ende März begann der Verband die Rückreise. Als letztes Schiff lief die *Spessart* am 15. April in Kiel ein. Bei „Southern Cross“ mussten Heer und Marine viel improvisieren. Aus den Einsätzen der Marine ergaben sich folgende Schlüsse: der Bedarf der Bundeswehr an einem teilstreitkraftgemeinsamen Schiff mit amphibischen Fähigkeiten zur nationalen Evakuierung und ein bundeswehrgemeinsames Führungszentrum. Ersteres hieß „Mehrzweckschiff“ und scheiterte an den immensen Kosten von mehr als einer Milliarde D-Mark und fehlender politischer Unterstützung. Mit der Zwischenstufe des Führungszentrums der Bundeswehr (1995) wurde 2001 letztlich das Einsatzführungskommando geschaffen.

Auch wenn die Schiffe, Boote und Luftfahrzeuge der Marine auf dem Meer gleichsam „aus den Augen, aus dem Sinn“ operierten, waren sie ein unentbehrliches Instrument der deutschen Außen- und Sicherheitspolitik. Für die insgesamt fast 15.000 Marineangehörigen im Auslandseinsatz entwickelte sich so aus der erhofften „Friedensdividende“ der „Auslandsverwendungszuschlag“. ⚓

„Alle wissen, wofür sie stehen“

Ausgang: ungewiss

1990 ging der heutige Fregattenkapitän a. D. Michael Mann als Kommandant des Minenjagdbootes *Marburg* mit dem Minenabwehrverband „Südflanke“ in den ersten Kampfeinsatz der Deutschen Marine. Was waren seine prägenden Erfahrungen, sein Verständnis von Führungsverantwortung und sein Traditionsbewusstsein als Marineoffizier? Das Interview führte Stephan-Thomas Klose



ZIEL „SÜDFLANKE“ ERREICHT: Das Minenjagdboot *Marburg* läuft am 3. September 1990 in der Bucht von Souda ein Foto: Gatzmanga/Bundeswehr



SCHARFER SCHUSS: Die *Marburg* lässt ihr 40-mm-Bordgeschütz während der Operation „Südflanke“ vor Kreta „sprechen“ Foto: Sammlung Mann

SCHIFF*Classic:* Als der Irak am 2. August 1990 Kuwait besetzte, gingen schon am 16. August Minenabwehrkräfte der Bundesmarine in See, um im östlichen Mittelmeer zur Stabilisierung der Lage beizutragen: der Minenabwehrverband „Südflanke“. Das war der erste Einsatz der Bundesmarine in einer realen Bedrohungslage und mit ungewissem Ausgang. Sie waren als Kommandant des Minenjagdbootes *Marburg* im ersten Törn mit dabei. Wie haben Sie Boot und Besatzung so schnell auf diesen Einsatz vorbereiten können?

Michael Mann: Das war für uns tatsächlich ein Paukenschlag und eine große Überraschung; mit offenem Ende. In der Minenabwehr kannte ich mich aus. Ich habe das Minenjagdsystem in der Marine quasi von Anfang an begleitet. Als Einsatzeinheit waren wir im Prinzip auch schon ausgerüstet. Wir mussten 30 Prozent Grundbeladung an Munition noch dazunehmen, weil dieser Platz sonst für Übungsmunition reserviert war. Die Besatzung wusste auch gleich, welche Listen jetzt abzuarbeiten waren. Das Einzige, was Unruhe reinbrachte, war das Thema ABC-Bedrohung. Es wurden ABC-Filter angeliefert und Medikamente eingelagert. Das war für die Männer etwas Neues. Und für uns auch völlig neu: der Medienrummel.

SCHIFF*Classic:* Wie verlief die Fahrt ins östliche Mittelmeer?

Michael Mann: Wir sind am 16. August 1990 um 12 Uhr in Wilhelmshaven losgefahren. Erste Station war Brest. Dort wurde zum ersten Mal getankt. Dann ging es durch die

AUSBILDUNG MINENABWEHR: Kapitänleutnant Michael Mann (ganz rechts) begutachtet mit Besatzungsmitgliedern ein Ankertauminengefäß nach Beschuss Foto: Sammlung Mann

Biskaya nach La Coruña in Spanien. Auch dort wurde getankt. Nächster Stopp war Gibraltar. Dort erhielten wir von der Royal Navy großzügigerweise ein sogenanntes Intelligence Briefing, damit wir wussten, was im Mittelmeer so los war. Wir kannten im Wesentlichen nur die heimischen Gewässer. Ein weiterer Tankstopp war in Cagliari auf Sardinien. Am 3. September lief der Verband dann in der Souda-Bucht im Nordwesten von Kreta ein. Souda wurde unser Heimathafen im östlichen Mittelmeer.

SCHIFF*Classic:* Welche Erinnerungen haben Sie an die Operation „Südflanke“? Wie stand es um die Einsatzbereitschaft von Boot und Besatzung?

Michael Mann: Was uns am Anfang bedrückte, war die unklare Lage. Im Auftrag hieß es nur: Die Task Group 501.7 Minenabwehrverband „Südflanke“ führt Verlegungsmarsch in das östliche Mittelmeer durch mit dem Ziel: Herstellen und Aufrechterhalten der Einsatzbereitschaft, Durchführen von Minenabwehroperationen auf Befehl. Wir hatten Übungsminen aus Deutschland mitgebracht und haben dann erst mal festgestellt, wie schwierig und anders die Minenabwehr im Mittelmeer ist. Das hat mit Hydroakustik und Wasserschalllehre zu tun.

Und unsere Täuschkörperwurfanlage zur Radartäuschung hatten wir noch nie eingesetzt. Das war in der Deutschen Bucht undenkbar. Mein erster Täuschkörperschuss auf dem Minenjagdboot *Marburg* hat 45 Minuten gedauert. Das fing schon damit an, dass die Munition nicht am Gerät war. Der Schlüssel für die Munitionskiste war nicht auffindbar. Aber nachher hat es nur noch zwei Sekunden gedauert, bis der Schuss raus war. Das haben wir alles erst während dieses Einsatzes eingeübt. Aber am Ende des Einsatzes konnte jedes Besatzungsmitglied, auch der Koch, der Sanitäter, der Sonar-Operator, mit allen Handwaffen, die uns die Bundeswehr an Bord gegeben hatte, scharf schießen.

SCHIFF*Classic:* Wie war die Stimmung an Bord?

Michael Mann: Alle wollten natürlich mit ihren Angehörigen reden. Damals gab es kein Handy. Wir hatten an Bord ein Telefon, wenn wir im Hafen waren, aber das war nur für Dienstgespräche. Man konnte sich anrufen lassen. Ansonsten war ein Schloss davor. Es gab Telefonzellen an Land. Für die brauchte man in Italien und Griechenland viel Kleingeld und Geduld in der Warteschlange. Das war schon kritisch. Durch die schwierigen Kommunikationsbeziehungen mit der Heimat entstanden Gerüchte. Dagegen half ein Netzwerk. Das hat meine Frau mit den Familienangehörigen der Besatzung aufgebaut. Wir haben den Männern eingebläut: Nur was von meiner Frau oder von mir kommt, ist Stand der Dinge. So kriegte ich Ruhe in die Besatzung.

Was uns aber wirklich zu schaffen machte, waren die irrsinnigen Temperaturen an Bord. Das Holzboot heizte sich mächtig auf. Ich hatte auf der Kommandantenkammer 55 Grad Celsius. Die Besatzung hat nachts an Oberdeck geschlafen. Wir hatten keine Klimaanlage und keine wirksame Kühlung. Das Boot war halt 1958 gebaut worden. Aber wenn ich ehrlich bin: Ich würde auch heute noch lieber auf so einem Boot fahren als auf einem modernen.

SCHIFF*Classic:* Es schloss sich ein Jahr als Einsatzoffizier und stellvertretender Kommandeur des Ständigen Minenabwehrverbandes Ärmelkanal (SNFC) an Bord belgischer und britischer Einheiten an. Wie kommt man als einziger deutscher Offizier an Bord des britischen oder belgischen Flaggschiffs klar?

Was uns zu schaffen machte, waren die irrsinnigen Temperaturen; das Boot heizte sich auf

Michael Mann: Eine Vorbereitung war der Sprachlehrgang Englisch in Hürth. Ich war einer der wenigen, der dann auch wirklich die Ausbildung hatte, die er haben sollte, um auf den Dienstposten zu gehen. Ich war also nach erfolgreicher Sprachausbildung der Meinung, ich kann Englisch, bis ich dann auf die *HMS Hurworth* kam, in der Offiziersmesse saß, in der sich sechs Offiziere munter unterhielten, und kein Wort verstand. Ich teilte mir mit dem Operationsoffizier eine Kammer, hatte einen kleinen Schreibtisch und sollte so ein Geschwader von bis zu elf Einheiten führen. Aber die Bordabläufe waren mir vertraut. Ich hatte ja schon zwei Verwendungen vorher im SNFC, und man fährt dann nicht nur im Verband mit, sondern man besucht sich auch gegenseitig. Die Minensucher sind eine große Familie: Alle denken so wie wir und haben die gleichen Probleme wie wir. Alle wissen, wofür sie stehen.

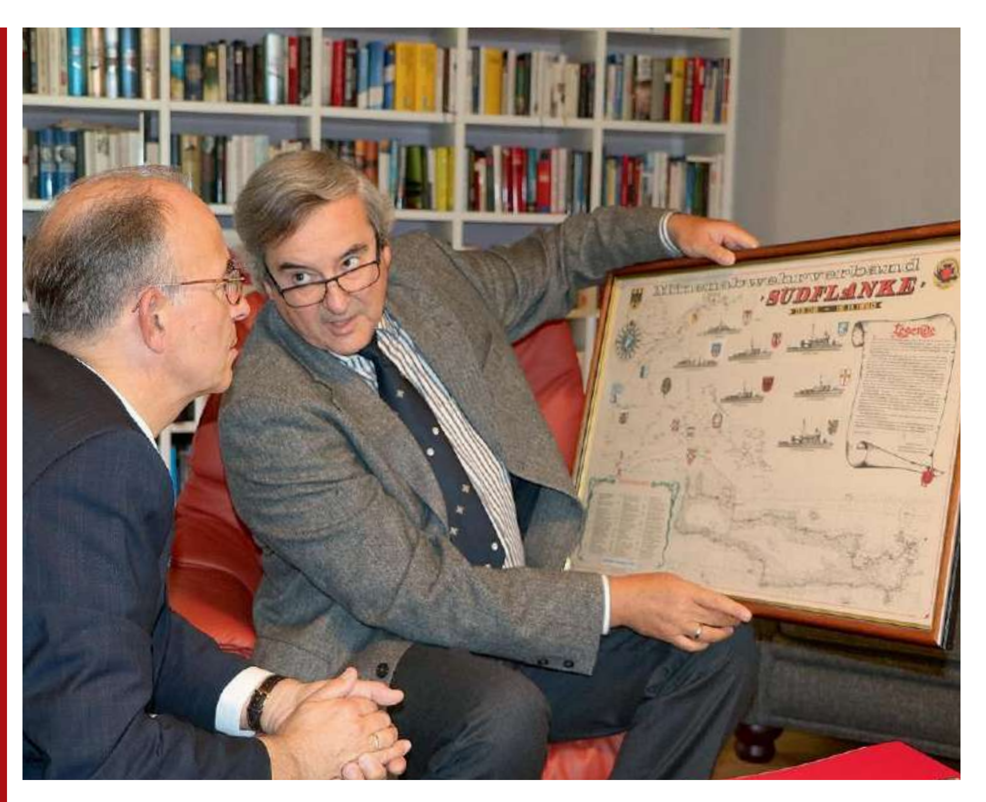
SCHIFF*Classic:* Zwei Monate führten Sie 2001 das Deutsche Schulgeschwader, eine jährliche Einrichtung wechselnder Einheiten. Sie hatten einen Tender und fünf Minenjagdboote für eine Geschwaderfahrt durch die Nordsee, den Englischen Kanal, die Biskaya und das Mittelmeer. Was sind die besonderen Herausforderungen einer solchen Schulgeschwaderfahrt?

Michael Mann: Die Schule muss sagen, was sie will, und ihr Curriculum zusammenstellen. Der Kommandeur Schulgeschwader setzt dieses Curriculum dann um. Daher ist jedes Schulgeschwader anders. Es werden also entweder die Schüler durchgetauscht oder Woche für Woche andere Themenschwerpunkte gesetzt. Auch im Schulgeschwader gilt: Hand an den Puls der Offizieranwärter! Dazu bin ich auch selbst täglich umgestiegen. Heute kriegen wir diese Anzahl an Booten für ein Schulgeschwader leider nicht mehr zusammen. Mein Schwerpunkt lag auch darauf, die Offizierschüler menschlich zu prägen – so, wie ich es auch selbst auf der *Deutschland* erlebt hatte.

SCHIFF*Classic:* Stichwort Schulschiff *Deutschland* und Ihre eigene Ausbildung: Welche Erinnerungen haben Sie an Ihren Offizierlehrgang 1977 an der Marineschule Mürwik und Ihre Ausbildungsfahrt 1978 auf der *Deutschland*?

Michael Mann: Diese Zeit habe ich als sehr streng, reglementiert und „traditionsgeschwängert“ in Erinnerung. Es gab den wehrgeschichtlichen Unterricht und die große Sammlung unten bei der Bibliothek oder das tägliche Zeremoniell beim Essen. Alle Hörsäle marschierten geschlossen in den großen Remter (Speisesaal) ein. Es musste immer ein anderer neben dem Hörsaalleiter sitzen, der dann genau beobachtete, ob der Kamerad vernünftig essen konnte. Dann gab es die Flure, wo die Navigationslehrer residierten. Sie waren wie der Säulengang (wo u. a. der Kommandeur sein Büro hat) für den Durchgang gesperrt, weil die Herren nicht gestört werden wollten. Dort wurde sehr traditionell unterrichtet, aber die haben ihr Handwerk perfekt verstanden. Mit dem Grundwissen in Navigation, das ich dort erworben habe, bin ich auch ohne Satellitennavigation gut durch die Biskaya und das Mittelmeer gekommen.

Auf der *Deutschland* habe ich viele Erfahrungen im Zusammenleben mit Mannschaften und Unteroffizieren gemacht. Die Ausbildungsqualität war je nach Funktionsgruppe sehr schwankend – von der knallharten Artillerieausbildung bis zum Kanisterschleppen und Betriebsraumreinschiff in der technischen Ausbildung. Aber es waren tolle Erlebnisse auf der Fahrt von Bombay über Singapur und Manila nach Tokio. Und dann ging es in die Südsee, wo wir dem König von Tonga ein Ständchen brachten. Es gab interessante Begegnungen und Erfahrungen im gesellschaftlichen Umgang, die für meine



KARTENSTUDIUM: Fregattenkapitän a. D. Michael Mann erläutert SCHIFF*Classic*-Autor Stephan-Thomas Klose die Marschroute des Minenabwehrverbandes „Südflanke“

Foto: Stefanie Klose

späteren Verwendungen an Bord, in denen ich selbst in Verantwortung stand, tatsächlich prägend waren.

SCHIFF*Classic:* Nach dem Anschlag auf das World Trade Center 2001 wurde ein Deutscher Minenabwehrverband (German MCM-Task-Group) unter Ihrer Führung als Kommandeur des 1. Minensuchgeschwaders in Bereitschaft versetzt, um jederzeit in den Persischen Golf auslaufen zu können. Der Minenabwehrverband kam im Gegensatz zu den Schnellbooten nie zum Einsatz, musste aber über Monate auf See gedrillt und einsatzklar gehalten werden, um sofort losfahren zu können. Wie geht man als Kommandeur mit der ständigen Ungewissheit um, vielleicht schon morgen in den Einsatz zu gehen?
Michael Mann: Ich hatte aus der Operation „Südflanke“, meinen NATO-Verwendungen und der Zeit im Ministerium einiges gelernt und wusste daher viel besser, wie bestimmte Prozesse ablaufen. Und ich wusste letztendlich auch, wo es hingehen und was gemacht werden würde. Ich hatte fünf Boote aus drei Geschwadern und einen Tender. Zusätzlich musste ich mein eigenes Geschwader auch noch weiter führen. Das heißt in zwei Verbänden auszubilden und auch entsprechend Einsatzausbildung in See durchzuführen. Das war schon ziemlich hart. Während des Jugoslawienkriegs hatte es übrigens auch schon so einen Bereitschaftsverband für einen möglichen Adriaeinsatz gegeben. Das ist so eine Sache, die überhaupt nicht bekannt ist. Wir haben unsere Ausbildung in der Nordsee absolviert. Das ist dann aber aufgrund der militärpolitischen Entwicklung recht schnell im Sande verlaufen.

SCHIFF*Classic:* Wird der fordernde Dienst in den ständigen NATO-Verbänden von der deutschen Öffentlichkeit überhaupt wahrgenommen – geschweige denn gewürdigt?
Michael Mann: Kaum. Was Veröffentlichungen betrifft, sind MCM, also Minenabwehroperationen, nicht interessant genug. Das Wissen ist nicht da, das Verständnis ist nicht da, und wir Minenabwehrmänner sind eher zurückhaltend.

SCHIFF*Classic:* Gibt es für Sie eine spezifische Marinetradition, die über die Bundeswehr hinausreicht? Spielt sie heute noch eine Rolle?
Michael Mann: Ja, die gibt es, und sie hängt mit dem Wesen von Seestreitkräften zusammen. Marine hat sich schon immer durch große Flexibiliät ausgezeichnet – nicht nur, was die Menschen angeht, sondern auch, was ihre Einsatzmöglichkeiten betrifft. Aber man erkennt heute die vielfältigen Möglichkeiten nicht mehr, oder will sie nicht erkennen. Man kann so viel machen – vom unverfänglichen Besuch einer Fregatte irgendwo auf dieser Welt bis zum Aufmarsch einer ganzen Task Group. Wir operieren im hoheitsfreien Raum, wir sind flexibel und durchhaltefähig, und wir können auch einfach wieder zurückfahren. Diese große Flexibilität hat die Marine in ihrer Tradition bis heute bewahrt.

Nur müssen wir eben aufpassen: Wir sind Militärs, die heute überwiegend nicht für militärische Aufgaben eingesetzt werden. Das ist den Besatzungen aber immer schwieriger zu vermitteln, und es wird auch immer schwieriger, darauf eine vernünftige Ausbildung zu begründen. Denn wenn ich jemanden über das Kletterrettungsnetz aus dem Wasser ziehe, ist das etwas anderes, als wenn ich Flugkörper abwehre oder Minen bekämpfe. Und Letzteres haben wir verlernt. Das ist eine bittere Konsequenz daraus. Das haben auch die NATO-Verbände verlernt. Ich sage das als ehemaliger NATO-Kommandeur, und das wurde mir auch von anderen NATO-Kommandeuren bestätigt. Es ist keine Zeit mehr, um das eigentliche Handwerk zu erlernen oder auszuüben. ⚓

Heute bleibt keine Zeit mehr, das eigentliche Handwerk zu erlernen und auszuüben

ZUR PERSON Michael Mann

Michael Mann (62) trat am 1. Juli 1977 als Reserveoffiziersanwärter in die Bundesmarine ein. Nach dem Offizierslehrgang an der Marineschule Mürwik und einer Ausbildungsreise mit dem Schulschiff *Deutschland* folgten ab 1979 die ersten Bordverwendungen, das Studium der Elektrotechnik an der Hochschule der Bundeswehr in Hamburg und danach Einsätze auf Minenjagdbooten. Weitere Stationen waren: Kommandeur des 6. Minensuchgeschwaders, Referent für internationale Zusammenarbeit und Marineplanung im Führungsstab der Marine in Bonn, Kommandeur des 1. Minensuchgeschwaders in Olpenitz, NATO-Kommandeur für den Ständigen Minenabwehrverband Südeuropa im Mittelmeerraum, Chef des Stabes, Dezernatsleiter der neuen Einsatzflottille 1 in Kiel bis 2008. Seine letzte Verwendung führte Michael Mann von 2014 bis 2018 als Dezernatsleiter Übungen und Einsatzplanungen in das Marinekommando Glücksburg.



NAVIGATORISCHE VORBEREITUNG: Maat Claus Tschanter beim Kartenstudium auf der offenen Brücke der *Marburg* vor Kreta
Foto: Sammlung Mann



NATO-KOMMANDEUR: Michael Mann übernahm im Mai 2003 in Akzas/Türkei das Kommando des ständigen NATO-Verbandes „Mine Countermeasure Force South“
Foto: Sammlung Mann

IM PÄCKCHEN: Die Minenjagdboote der „Südflanke“ an der Pier im Hafen von Souda
Foto: Funk/Bundeswehr

Für die meisten sind Unterwasser-Dioramen Neuland, aber genau das macht unter anderem den Reiz solcher Projekte aus. Hier feuert das Modell des amerikanischen U-Boots *SSN Snook* unter „Wasser" einen Torpedo ab

Grumman F4F und *SSN Snook* im Maßstab 1:144/1:350

Modelle versenken

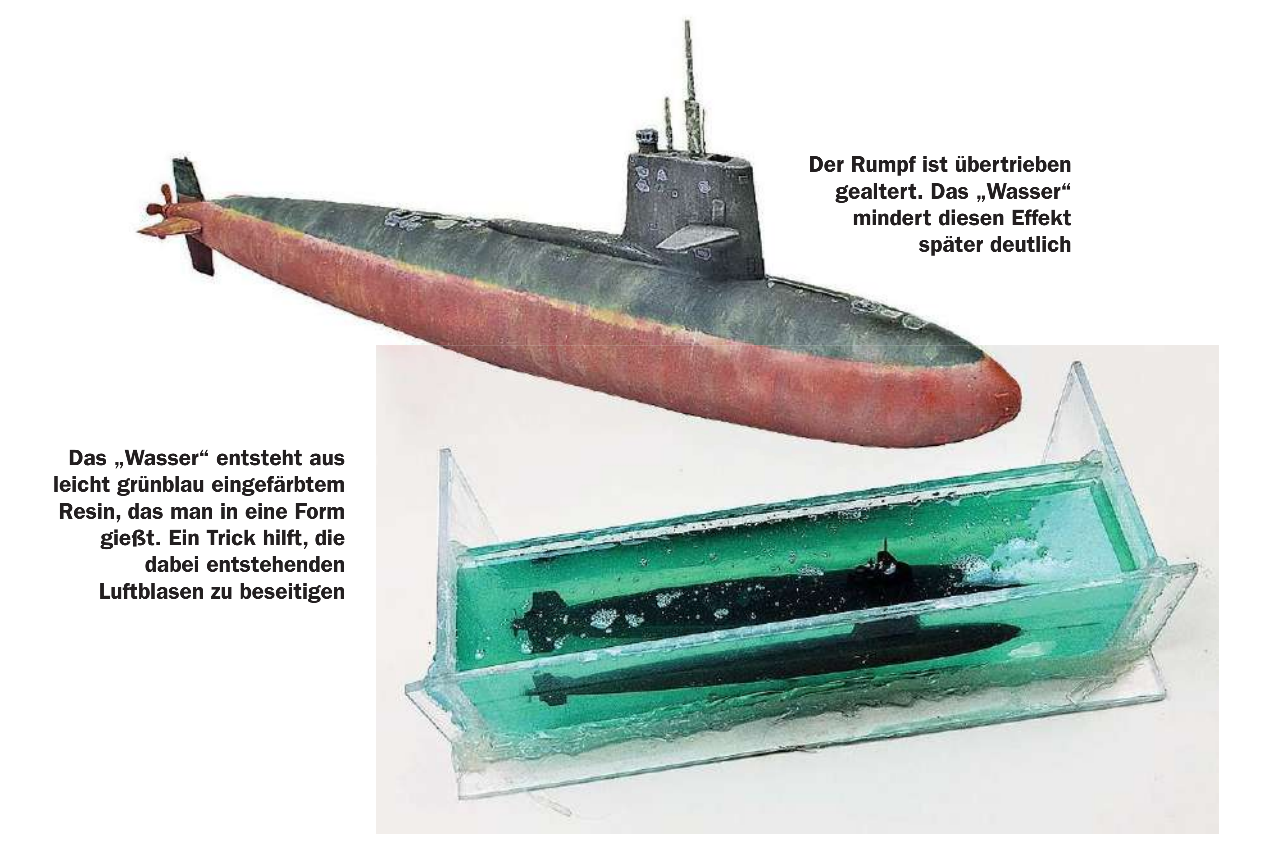
Dioramen befinden sich im Modellbau in aller Regel über Land oder Wasser. Wie aber gelingt es, das eigene Modell unter Wasser darzustellen? Und wie kann man eine Bewegung, zum Beispiel einen Torpedoschuss, wiedergeben? Von Dirk Mennigke

Wenn man Unterwasserprojekte im Modellbau realisieren möchte, drängen sich einem viele Fragen auf. Gibt es Harze, die ohne große Hitzeentwicklung aushärten? Welche Modellbaufarben sind kompatibel? Letztendlich hilft in solch einem Fall nur eins: Probieren geht über Studieren. Um die Kosten zu minimieren, empfiehlt es sich, die Dioramen wie hier im Bonsai-Maßstab 1:350 (im Fall des Wracks des trägergestützten Jagdflugzeugs Grumman F4F Wildcat) sowie in 1:144 (beim U-Boot *SSN Snook*) zu realisieren. Einen Eichensockel, den ich mit einer Oberfräse in Form brachte, diente als Basis. Den späteren „Meeresgrund" arbeitete ich unregelmäßig und etwas abfallend ein.

Die bereits gebaute und bemalte Wildcat sowie den Motor fixierte ich dann mit Holzleim auf der Basis. Und um der ganzen Geschichte mehr Pfiff zu geben, setzte ich einen Taucher in das Flugzeugcockpit und einen zweiten mit Unterwasserscheinwerfer auf mittlere Höhe der Steuerbordtragfläche. Der winzige Scheinwerfer ist funktionsfähig – dank einer LED des Modellbahnausrüsters Vissman.

Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen waren, wurde es spannend, denn: Der Resinguss stand an. Ich verwendete Bredderpoxx E300GB, ein Resin der Firma Breddermann. Die Tropfzeit beträgt 300 Minuten, und das Harz entwickelt fast keine Reaktionshitze, die das Modell zerstören könnte. Des Weiteren kann man zwei Liter Resin auf fünf Zentimeter Dicke in einem Guss verarbeiten!





Der Rumpf ist übertrieben gealtert. Das „Wasser“ mindert diesen Effekt später deutlich

Das „Wasser“ entsteht aus leicht grünblau eingefärbtem Resin, das man in eine Form gießt. Ein Trick hilft, die dabei entstehenden Luftblasen zu beseitigen



Acrylgel strukturiert die Wasseroberfläche, deswegen trägt der Modellbauer es vorsichtig mit einem Pinsel auf. Es trocknet glasklar; weiße Farbe hebt die Wellenkämme hervor

Der Preis beträgt günstige rund 15 Euro pro Kilo. Das Harz lässt sich zudem in diversen Tönen einfärben. Es empfiehlt sich, einen UV-Stabilisator zu verwenden, um ein Vergilben des Harzes zu verhindern. Wie Sie die Modelle für die Darstellung unter Wasser richtig bemalen, wie das „Wasser“ entsteht und wie der Torpedoschuss beim U-Boot gelingt, erfahren Sie im Detail in *ModellFan* 8 und 9/2020. Letztere Ausgabe steht seit dem 24. August am Kiosk für Sie bereit, und beide Hefte sind zudem online über www.verlagshaus24.de erhältlich.

Fotos: Dirk Mennigke



Im Grunde konserviert man bei den Unterwasserprojekten das fertige Modell in Gießharz. Das Wrack der Grumman F4F in 1:144 wirkt dadurch noch spektakulärer

Waffen für die Aufständischen

Im Auftrag des Kaisers

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges plante das Deutsche Reich, die von den Entente-Mächten besetzten Kolonialgebiete in Nordafrika und Indien zum Aufstand anzustacheln. Helfen sollten dabei zu Transportbooten umgerüstete Minenleger vom Typ UC II

Von Oberst a. D. Dr. Gerhard P. Groß



11,6 KNOTEN ÜBER, 7,3 KNOTEN UNTER WASSER: **Der Typ UC II war schnell, robust und mit seiner Armierung kampfstark – ideal geeignet, um Waffen für Aufständische durch feindliche Gewässer zu transportieren** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Unmissverständlich forderte Kaiser Wilhelm II. den verbündeten osmanischen Kriegsminister Enver Pascha schon im August 1914 auf: „S.M. der Sultan muß die Muselmanen in Asien Indien Ägypten Afrika zum heiligen Kampf fürs Kalifat aufrufen.“ Im Osmanischen Reich stießen die Forderungen des deutschen Verbündeten auf offene Ohren. Einen Schwerpunkt der gemeinsamen Bemühungen bildete in den folgenden Kriegsjahren die italienische Kolonie Libyen. Italien hatte diese nach dem Sieg im italienisch-türkischen Krieg (1911–1912) annektiert, aber bis auf einen schmalen Küstenstreifen nie die Kontrolle über die Kolonie gewonnen.

Hilfe für Senussi

Unter Führung der sufistisch-islamischen Senussi-Bruderschaft leisteten die lokalen Stämme den italienischen Truppen besonders in der Cyrenaika vehement Widerstand. Als Italien im Frühjahr 1915 auf Seiten der Entente in den Krieg gegen die Mittelmächte eintrat, kontrollierten die italienischen Truppen nur noch wenige Küstenstädte. In Berlin und Konstantinopel erkannte man die Chance, mithilfe der Senussi sowohl gegen die französischen Kolonien in Tunesien und Algerien als auch gegen die britische Kolonie Ägypten vorzugehen, um dort Aufstände gegen die Kolonialherren anzuzetteln.

Für weitreichende Operationen fehlten den Senussi jedoch nicht nur Waffen und Munition, sondern auch Ausbilder. Daher baten die Türken wiederholt bei der Obersten Heeresleitung, den Nachschub über See sicherzustellen. Als Transportmittel kamen aufgrund der Seeherrschaft der Entente im Mittelmeer lediglich die in den österreichischen Adriastützpunkten Pola und Cattaro stationierten deutschen U-Boote der U-Flottille Pola infrage. Der Admiralstab erklärte sich auf Anfrage der deutschen Obersten Heeresleitung (OHL) nach anfänglichem Zögern auch bereit, die Transporte mit den in den österreichischen Häfen liegenden U-Booten zu übernehmen.

Nachdem Ende 1915 der Versuch, mit U 38 ein deutsches U-Boot als Schlepper für mehrere kleine Segler einzusetzen, scheiterte, weigerte sich der Admiralstab weiterhin, U-Boote als Schlepper zur Verfügung zu stellen. Das Risiko für die U-Boote, versenkt zu werden, sei zu groß. Die OHL drängte jedoch weiterhin auf den Transporteinsatz von U-Booten zur Unterstützung der Ende 1915 erfolgreich in Ägypten einmarschierten Senussi.

Suche nach Transportmitteln

Angesichts dieser Entwicklung konnte sich der Admiralstab den Forderungen des Chefs der OHL General Erich von Falkenhayn nicht entziehen und stimmte im Frühjahr 1916 der Lieferung von weiteren Waffen, Munition und Material zu. Die Transportkapazitäten der eingesetzten U-Boote, die zudem auf dem An- und Abmarsch zur libyschen Küste auch den Handelskrieg führen



DEUTSCHE UNTERSTÜTZUNG: Zitadelle der Senussi-Bruderschaft in Libyen, die von deutschen U-Booten versorgt wurde
Foto: United Archives/Topfoto

sollten, waren jedoch so gering, dass die OHL den Einsatz von Handels-U-Booten oder den Umbau vorhandener Unterseeboote in Transportboote forderte.

Der Admiralstab lehnte dieses Ansinnen, zuerst unter Verweis auf die vorrangigen Interessen der Seekriegführung und die nicht vorhandenen Werftkapazitäten, ab. Zugleich wies er ausdrücklich darauf hin, die U-Boote seien bei den Transportfahrten hohen Risiken durch Minen und durch Verrat der Anlaufstellen ausgesetzt. Zudem seien die U-Boote während der mehrere Tage dauernden Ent- und Beladung durch Angriffe hochgradig gefährdet. Auf Dauer konnte sich der Admiralstab dem Druck der OHL jedoch nicht entziehen.

Entschluss des Admiralstabs

Aufgrund der schwierigen navigatorischen Verhältnisse an der libyschen Küste und der Notwendigkeit zur schnellen Tauchbereitschaft kam ein großes Handels-U-Boot für den Einsatz nicht infrage. Der Admiralstab entschloss sich daher, zwei kleine Minen-U-Boote – UC 20 und UC 73 – zu Transportbooten umzubauen. Beide U-Boote verfügten nach dem Ausbau der Minenschächte über drei Ladetanks und konnten so jeweils etwa 17 Tonnen mit einer Fahrt transportieren.

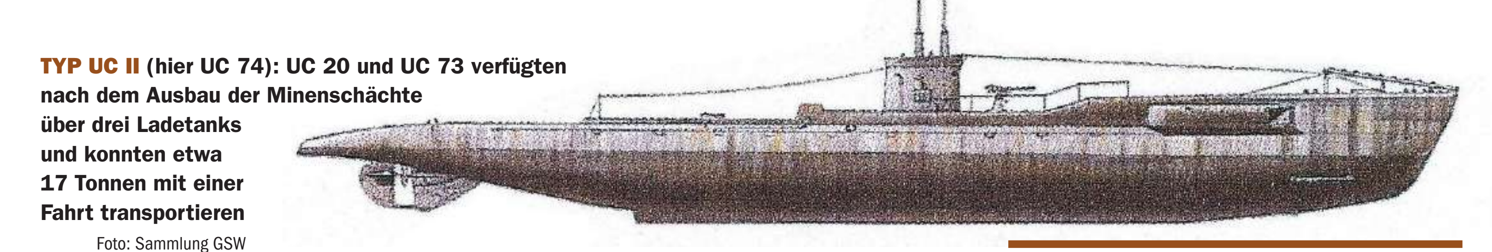
Nach erfolgreichem Umbau verließ zuerst UC 20 am 18. Oktober 1916 Helgoland und landete auf der Überführungsfahrt nach Cattaro auch Personal, Munition und Waffen an der libyschen Küste an. Am 24. April 1917 folgte UC 73. Somit standen ab Mitte 1917 zwei Transportboote zur Verfügung, die in den folgenden Monaten nicht nur regelmäßig die libysche Küste anliefen, sondern auf dem Hin- und Rückweg auch erfolgreich Handelskrieg gegen den Schiffsverkehr der Entente führten.

Obwohl britische Truppen die Senussi im März 1916 aus Ägypten vertrieben hatten,

VON ITALIENERN GEFANGENE SENUSSI: In Berlin und Konstantinopel erkannte man die Chance, mit Senussi Aufstände gegen die französischen und englischen Kolonialherren anzuzetteln Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library



SPRUNGBRETT: Der österreichische Adriastützpunkt im Hafen von Pola, in dem die deutsche U-Flottille Pola stationiert war
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library



TYP UC II (hier UC 74): UC 20 und UC 73 verfügten nach dem Ausbau der Minenschächte über drei Ladetanks und konnten etwa 17 Tonnen mit einer Fahrt transportieren
Foto: Sammlung GSW

hielt die OHL nicht nur an der Unterstützung der Senussi fest, sie intensivierte diese sogar. Um die Aktionen der Senussi besser zu koordinieren, entsandte sie im Lauf des Jahres 1917 Rittmeister Freiherr von Todenwarth mit zwei Monteuren und zwei Telegrafisten nach Misrata. Er hatte den Auftrag, als Führer der „Expedition Mirr" eine Telegrafenstation aufzubauen, diese zu betreiben und eine Anlandestation für die U-Boot-Transporte zu organisieren.

Der Transport des größten Teils der in Einzelteile zerlegten Funkstation sowie des Personals der „Expedition Mirr" fand in mehreren Fahrten statt. Die Funkstation konnte aber erst im Frühjahr 1918 den Sendebetrieb aufnehmen, da die Besatzung von UC 73 beim Verladen wichtige Teile der F.T.-Station beschädigt hatte.

Deutsch-türkische Reibereien

Die Zusammenarbeit mit dem türkischen Verbündeten gestaltete sich jedoch von Anfang an schwierig. So forderten die Türken zwar ständig eine Steigerung der Transportleistung sowie eine Erhöhung der Waffen- und Munitionslieferungen, gleichzeitig behinderten sie aber alle deutschen Bemühungen, vor Ort eine stärkere Rolle zu spielen. Libyen betrachteten sie als ihre ureigene Einflusszone. Auch in den engen Verhältnissen an Bord der U-Boote traten wegen des unangemessenen Benehmens einiger zu transportierender türkischer Offiziere immer wieder Spannungen auf.

Das langwierige und schwierige Umladen musste, da keine Hafenanlage vorhanden war, mit Flößen und kleineren Booten erledigt werden und zog sich selbst bei optimalen Witterungsbedingungen über Tage hin. In diesen Tagen lagen die U-Boote wie auf einem Präsentierteller vor der Küste, ständig bereit, wegen der Bedrohung durch gegnerische Schnellboote oder Flugzeuge auszublasen und abzutauchen.

Immer wieder musste man die Anlandung unter- oder abbrechen, weil plötzlich gegnerische Streitkräfte auftauchten. Insgesamt führten UC 20 und UC 73, teilweise unter schwierigsten Bedingungen, 1917 erfolgreich sieben Fahrten an die libysche Küste durch. Damit konnten aber lediglich die gravierendsten Nachschubprobleme behoben werden. Von einer kontinuierlichen Versorgung konnte daher keine Rede sein. Aufgrund der Konstruktion der U-Boote und der letztlich geringen Ladekapazität war es zudem nicht möglich, größere Waffen oder sperrige Güter zu transportieren. Eine Ladeliste von UC 20 vom August 1918 zeigt, dass UC 20 neben 200 Gewehren und ein paar Kisten Gewehrmunition lediglich zwei 7,5-cm-Feldgeschütze mit knapp 400 Kisten Geschützmunition laden konnte.

Weitere Forderungen

Anfang 1918 hatte sich nach Überzeugung der türkischen OHL die Lage in Libyen so deutlich zugunsten der aufständischen Senussi verbessert, dass die türkische Seite eine Ausweitung der Operationen sowohl gegen Ägypten als auch gegen die französischen Kolonien in Betracht zog.

Eine Offensive bot aber nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn der ständige Mangel an Waffen, Material und Munition beseitigt werden konnte. Daher forderte die türkische Seite, unterstützt durch den deutschen Militärbevollmächtigten in Konstantinopel, beide U-Boote nur noch für den Transport einzusetzen und auf die Handelskriegführung gänzlich zu verzichten, um die allein in Pola aufgestauten 200 Tonnen Munition zu transportieren.

Schlagende Argumente

Die Türken traten gegenüber der deutschen Führung nicht unbescheiden auf und hatten dafür gute Gründe: die Ausweitung der Unternehmungen gegen die Entente-Mächte

Aber auch eine Steigerung der Transportfahrten konnte die Nachschubprobleme nicht lösen, veranschlagten die Türken doch für die geplante Offensive nicht nur eine erhebliche Steigerung der Gewehr-, Handgranaten- und Munitionslieferungen, sondern auch Minen, Stacheldraht, sechs Skoda 7,5-cm-Gebirgsgeschütze und zwölf 3,7-cm-Geschütze, ein zerlegbares Feldlazarett sowie zwei Kampfflugzeuge. Zusammen mit den ebenfalls geforderten Uniformen, der Ausrüstung für ein Sturmbataillon und dem Transport von 400 türkischen Soldaten eine Gesamttonnage von zirka 1.600 Tonnen. Die beiden einsetzbaren U-Boote konnten diese Tonnage natürlich unter keinen Umständen in absehbarer Zeit transportieren.

Mit dem Argument, die geplante Offensive würde erhebliche Truppen der Entente in Nordafrika binden und die Rekrutierung von Einheimischen für die Kolonialmächte beenden, wollten die Türken daher die Unterstützung der OHL entweder durch den Einsatz eines der großen Handels-U-Boote oder die Verwendung eines großen Handelsdampfers als Blockadebrecher.

Der Admiralstab, mit den Forderungen und Wünschen des türkischen Verbündeten und der OHL konfrontiert, lehnte dies im Februar 1918 kategorisch ab. Die Handels-U-Boote stünden nicht zur Verfügung, da man sie zu U-Kreuzern umgebaut hatte und für den Handelskrieg an der nordamerikanischen Küste dringend benötigte.

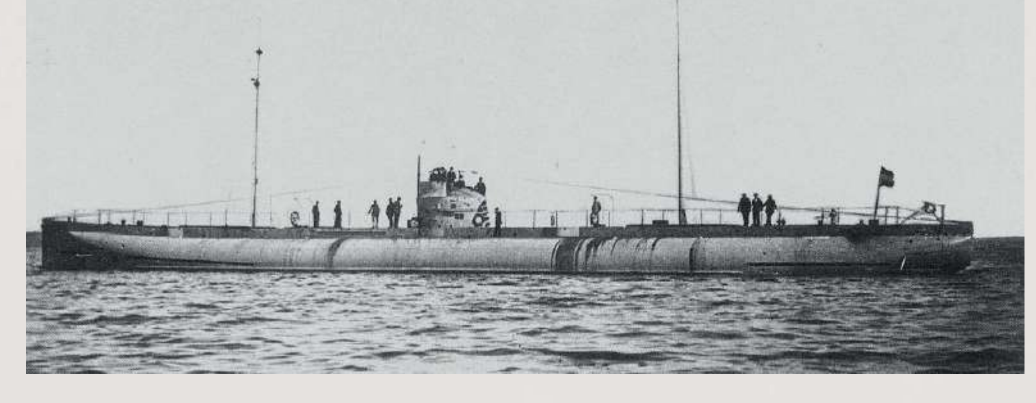
Weil kein Blockadebrecher mit ausreichender Geschwindigkeit in den österreichischen Adriahäfen vorhanden sei, der in einer Nacht die 180 Seemeilen lange Gefahrenzone von Cattaro bis südlich der Otrantosperre bewältigen könne, stünden weiterhin nur UC 20 und UC 73 für die anstehenden Transporte zur Verfügung. Diese würden jedoch in Zukunft auf die Handels-

TECHNISCHE DATEN UC II

Verdrängung	417/493 t (über/unter Wasser)
Länge	49,4 m
Breite	5,2 m
Tiefgang	3,7 m
Druckkörper ø	k. A.
Tauchtiefe max.	50 m
Tauchzeit	k. A.
Antrieb	2 × 250 PS Diesel 2 × 230 PS E-Motor
Geschwindigkeit	11,6/7,3 kn (über/unter Wasser)
Reichweite ü. Was.	9.430 sm bei 7 kn
Reichweite u. Was.	55 sm bei 4 kn
Bewaffnung	2 Bugtorpedorohre, 1 Hecktorpedorohr, 7 Torpedos 50 cm; Decksgeschütz: 1 × 8,8 cm, 18 Minen
Besatzung	26

kriegführung verzichten. Somit könne man die Zahl der Transportfahrten steigern. Eine Lösung, die alle Seiten nicht befriedigte.

Die Senussi dehnten im Verlauf der nächsten Monate ihre Operationen auf die französischen Kolonien aus und planten sogar einen Angriff auf Tunis. Daher wollten sie nicht nur eine Steigerung der Transportleistung, sondern, nicht zuletzt aus propagandistischen Gründen, auch die ständige Präsenz eines U-Bootes vor der nordafrikanischen Küste.



SKL muss sich fügen

Erst als der Erste Generalquartiermeister der OHL General Erich Ludendorff die türkische Forderung, 10,5-cm-Geschütze nach Libyen zu transportieren, ausdrücklich befürwortete, befahl die Seekriegsleitung schließlich Mitte August 1918, da UC 20 und UC 73 so große und schwere Geschütze nicht befördern konnten, U 72 und U 73 zu Transport-U-Booten umzubauen. Durch den Ausbau der kompletten Minenlagereinrichtung sollte ein Laderaum für ungefähr 60 Tonnen Ladung pro Boot entstehen. Damit sollte es auch möglich sein, schwere Geschütze zu befördern. Die Umbauten konnten jedoch in den wenigen Monaten bis zum Kriegsende am 11. November 1918 lediglich bei U 73 abgeschlossen werden.

Im Lauf des Jahres 1918 bauten die Verbündeten Misrata zu einem kleinen Stützpunkt an der nordafrikanischen Küste und wegen der mittlerweile dort eingelagerten Ölvorräte als Ausweichstützpunkt für havarierte oder unter Ölmangel leidende U-Boote der U-Flottille Mittelmeer aus. Dank der inzwischen in Betrieb genommenen F.T. Station der „Expedition Mirr“ bestand zudem eine direkte Funkverbindung nach Pola und Berlin. Im Sommer 1918 war somit in geografisch günstiger Lage ein kleiner Stützpunkt für Notfälle an der nordafrikanischen Küste entstanden.

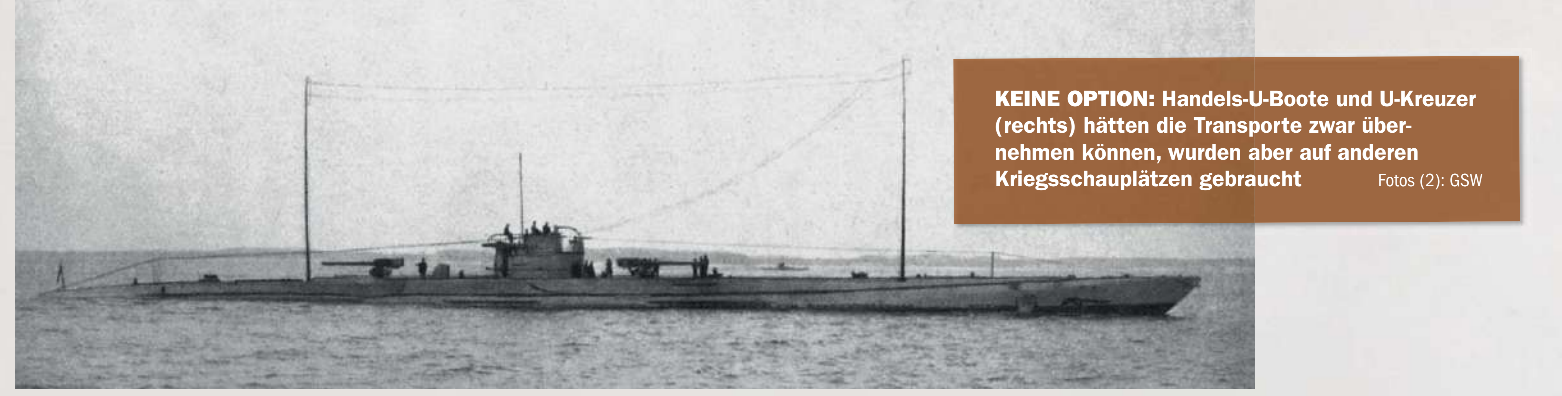
Dies blieb den Italienern natürlich nicht verborgen. Seit dem Frühsommer griffen sie verstärkt mit Flugzeugen die Stellungen der Senussi und den Stützpunkt der „Expedition Mirr“ an. Angesichts der gesteigerten Aktivitäten der italienischen Truppen entschloss sich Todenwarth, die F.T.-Station weiter ins Landesinnere zu verlegen. In Misrata verblieb lediglich ein kleineres Sendegerät für die Kontaktaufnahme mit den U-Booten.

Die Italiener beschränkten ihre Aktivitäten aber nicht nur auf Luftangriffe. Auffällig war, dass ein zu einem U-Boot-Jäger umgebautes kleines Motorboot immer dann vor Misrata patrouillierte, wenn ein U-Boot avisiert war. Da die U-Boote sich wahrscheinlich durch ihre Anmeldung per Funk verraten hatten, verzichteten sie ab Mai 1918 auf ihre gewohnte telegrafische Anmeldung und nutzten auch andere Landeplätze.

„Ausguckkommando“

Um trotz des Abzuges der Funkstation die Landeorganisation aufrechtzuerhalten, entschloss sich die Seekriegsleitung auf Anregung des Führers der U-Boote im Mittelmeer, ein Marinekommando nach Misrata in Marsch zu setzen. Dieses hatte die Aufgabe, die Küste zu beobachten, einen geeigneten

VORTEILE: Die Boote der UC-Klasse, hier ein Boot der Serie UC 25 bis UC 33, sollten auch Jagd auf Handels- und Kriegsschiffe machen. Davon waren UC 20 und UC 73 nicht ausgenommen
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



KEINE OPTION: Handels-U-Boote und U-Kreuzer (rechts) hätten die Transporte zwar übernehmen können, wurden aber auf anderen Kriegsschauplätzen gebraucht Fotos (2): GSW

Landeplatz vorzuschlagen und sich mit den U-Booten mit Flaggensignalen zu verständigen. Das „Ausguckkommando Nordafrika“ führte ein Unteroffizier, der mit sechs Marinesoldaten zur Verfügung der Sektion Politik des Generalstabes kommandiert und vor Ort Todenwarth unterstellt war.

Orienterfahrung war das wichtigste Auswahlkriterium für die infrage kommenden Marinesoldaten, und so rekrutierte sich das Kommando zum größten Teil aus dem Personalbestand der Mittelmeer-Division. Die erste Gruppe des Ausguckkomandos erreichte mit UC 20 am 7. Oktober 1918 in der Nähe von Misrata die nordafrikanische Küste und begann sofort, Einsatzbereitschaft herzustellen. Die zweite Gruppe langte am 31. Oktober 1918 an Bord von UC 73 in Misrata an. Sie verblieb dort jedoch nur zwei Tage.

Am 2. November 1918 erhielt UC 73 aufgrund der Lageentwicklung und des täglich zu erwartenden Kriegsaustritts des Osmanischen Reiches den Befehl: „Soweit Raum vorhanden, deutsches Personal Mirr auf Rückfahrt mitnehmen. Mirr hat den Befehl durch Generalstab abzubauen.“ Nach Erhalt dieses Befehls verweigerte der Kommandant von UC 73, Oberleutnant zur See Hagen, türkische Offiziere mitzunehmen. Nachdem sein Boot noch am selben Tag unter Beschuss geriet und er es nur durch sofortiges Alarmtauchen vor der Vernichtung retten konnte, trat er mit den bis zu diesem Zeitpunkt an Bord befindlichen zwei Soldaten des Ausguckkomandos die Rückfahrt nach Pola an.

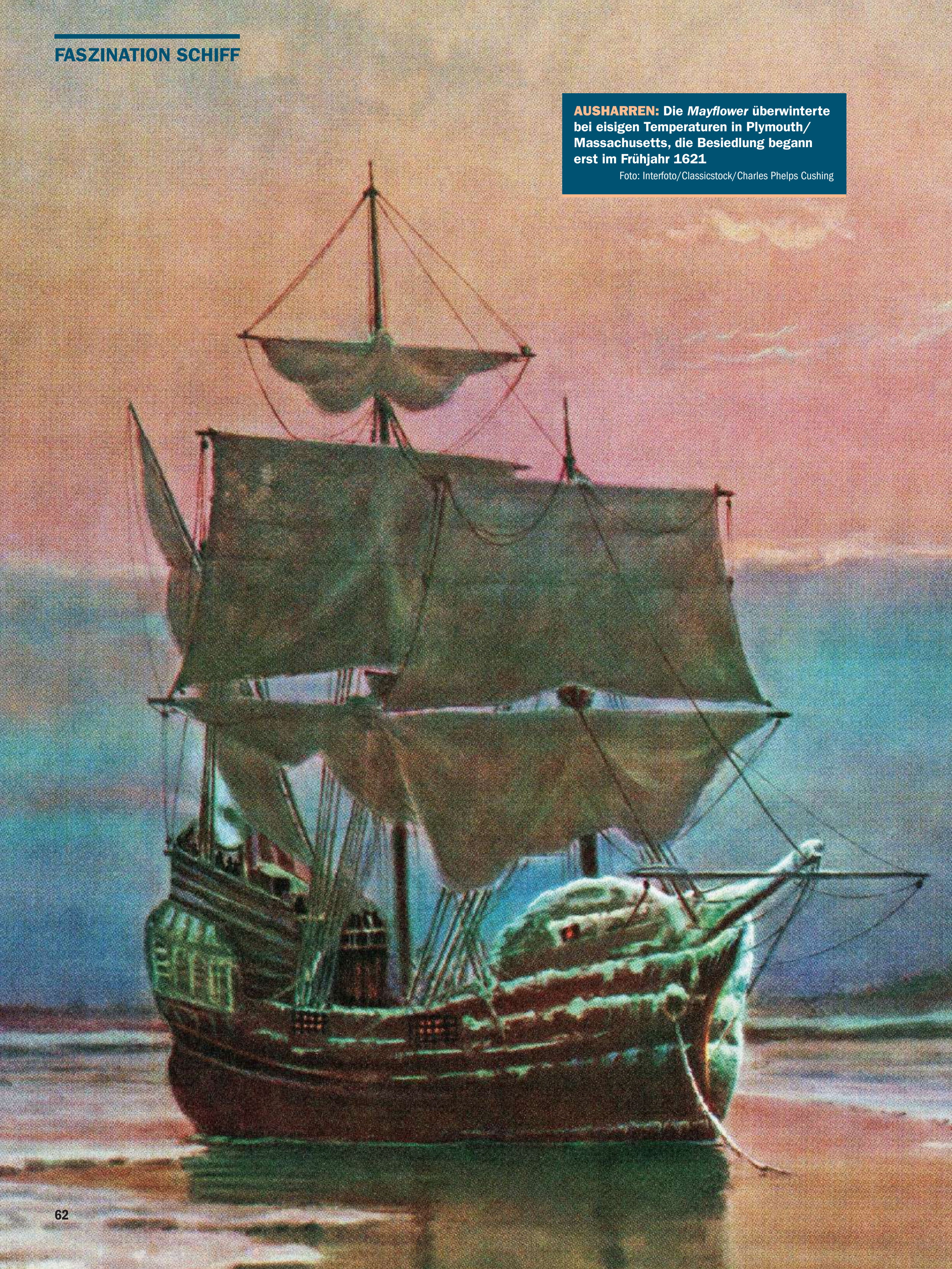
Rückkehr der U-Boote

Die in Misrata verbliebenen deutschen Soldaten sollten mit dem mittlerweile umgebauten und in wenigen Tagen planmäßig in Misrata erwarteten U 73 abtransportiert werden. Da U 73 wegen Ölmangels jedoch seine Fahrt nicht angetreten hatte, gerieten die in Libyen verbliebenen Soldaten der „Expedition Mirr“ und des „Ausguckkomandos Nordafrika“ in italienische Kriegsgefangenschaft.

UC 73 kehrte, nachdem es am 4. November 1918 den Befehl erhalten hatte, die österreichischen Adriahäfen nicht mehr anzulaufen, nicht nach Pola, sondern nach Deutschland zurück. Am 2. Dezember 1918 lief UC 73 in Kiel ein. Drei Tage zuvor war auch UC 20 dort eingetroffen. Beide U-Boote fielen als Kriegsbeute an Großbritannien. Mit Aufgabe des deutschen U-Boot-Stützpunktes Pola sprengten die Besatzungen von U 72 und U 73 ihre Boote Ende Oktober 1918. Beide U-Boote hatten keine einzige Transportfahrt nach Libyen durchgeführt.

UC 20 und UC 73 hatten den Aufstand der Senussi unterstützt. Aber ebenso wie andere Versuche, die britischen und französischen Kolonien durch Rebellionen zu destabilisieren, war der Aufstand in Libyen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten von Anfang an zum Scheitern verurteilt gewesen. ⚓

KAMPFBEREIT: Italienische Truppen, die sich gegen aufständische Senussi wehren mussten, in Libyen
Foto: picture-alliance/empics



AUSHARREN: Die *Mayflower* überwinterte bei eisigen Temperaturen in Plymouth/ Massachusetts, die Besiedlung begann erst im Frühjahr 1621
Foto: Interfoto/Classicstock/Charles Phelps Cushing

400 Jahre *Mayflower*

Der Traum von einer besseren Welt

102 Passagiere und 31 Mann Besatzung stachen im September 1620 mit der *Mayflower* in See, um in Amerika ein neues Leben aufzubauen. Dafür benötigten die „Pilgrim Fathers“ ein atlantikfähiges Schiff. Was machte die „Maiblume“ so besonders?

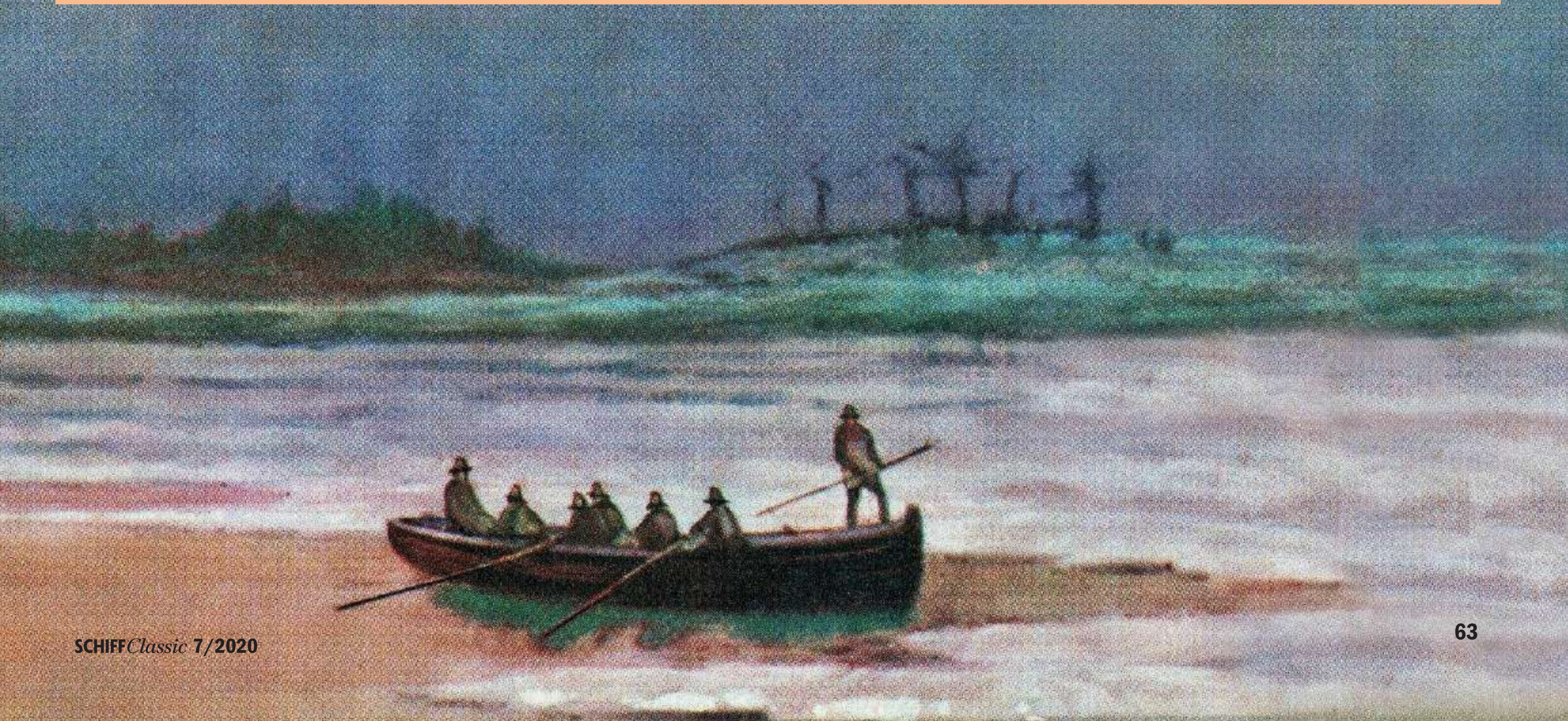
Von Ingo Thiel

Der jeweils vierte Donnerstag im November ist ein wichtiger Feiertag für US-Amerikaner, aber ein trauriges Fest für Puter: An Thanksgiving versammeln sich in den USA traditionell die Familien, um einen gebratenen Truthahn zu verspeisen.

Damit wird der englischen Puritaner gedacht, die im Jahr 1620 mit dem Rahsegler *Mayflower* in der Neuen Welt anlegten. Denn der Ursprung des Feiertages ist ein dreitägiges Fest, das die Pilger im Jahr nach ihrer Ankunft mit dem Indianerstamm der Wampanoag feierten, weil die Ureinwohner sie vor dem Hungertod gerettet hatten.

Die Puritaner waren vor Verfolgung und Diskriminierung geflohen, denn die Religionskriege in Europa hatten tiefe Wunden gerissen. In England entstand 1529 eine eigene Staatskirche, Katholiken und Protestanten standen sich feindlich gegenüber. Die Puritaner, die für eine radikale Reformation eintraten, wurden von der Staatskirche verfolgt. Nachdem König Jakob I. alle ihre Reformvorschläge abgelehnt hatte, kamen die führenden Köpfe zu der Überzeugung, dass die Puritaner ihre Vorstellungen von Staat und Gesellschaft in England nicht verwirklichen konnten.

Darum wollten sie auswandern, weg aus Europa, in ein Land, in dem sie ihren Traum von einer besseren Welt verwirklichen konnten. Der Ort, an den sie dachten, waren die weiten und unbevölkerten Ebenen Nordamerikas, die „fruchtbar waren und besiedelbar, und ohne zivilisierte Bewohner“





65 TAGE AUF SEE: Nicht immer war die Überfahrt so ruhig wie bei dieser nachgestellten Fahrt eines *Mayflower*-Nachbaus
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

– so beschreibt William Bradford, Gouverneur der ersten Kolonie in Neu-England, zehn Jahre nach Ankunft der Pilgerväter das verheißungsvolle Land.

Erste Wahl: eine Fleute

Für die Überfahrt wurden ein taugliches Schiff und geeignete Familien gesucht, die als Vorhut das Land erkunden und passende Siedlungsplätze ausfindig machen sollten. Die Gemeindeoberen beauftragten für die Wahl des Schiffes einen Glaubensbruder: Thomas Weston war Mitglied der mächtigen „Company of Merchant Adventurers of London", einer der bedeutendsten Handelskompanien.

Passagierschiffe gab es damals noch nicht, deshalb wählte Weston ein Frachtschiff: eine Fleute, also einen Rahsegler mit drei Masten, einem Vordeck (Galion) sowie hohen, turmartigen Strukturen vorn und achtern, die Besatzung und Hauptdeck vor den Elementen schützten – ein Entwurf, der typisch für englische Handelsschiffe des frühen 17. Jahrhunderts war.

Das Original dieses für die Gründungsgeschichte der USA so wichtigen Schiffes ist nicht erhalten. Historiker konnten darum nicht hundertprozentig zuordnen, mit welcher *Mayflower* die Pilgerväter in das zukünftige Land der Freien und Heimat der Tapferen segelten. Denn während der Regierungszeit von König James I. (1603–1625) waren insgesamt 26 Schiffe mit dem Namen *Mayflower* in den Port Books of England verzeichnet.

Verbleib des Originals

Die Experten fanden auch kein Dokument in den Archiven des ansonsten sehr gut dokumentierenden Admiralitätsgerichts, das sich auf die Reise der Pilgerväter von 1620 bezieht. Da es sich aus Staatssicht bei diesen aber um Rebellen und Separatisten handelte, die zudem außer Landes flohen, könnten die Oberen der englischen Seefahrt die Reise der Puritaner einfach ignoriert haben.

Erst 350 Jahre nach der Pilgerfahrt fanden Historiker eine heiße Spur zur richtigen *Mayflower*, und zwar über deren Kapitän, Christopher Jones. Dessen Identität und die seines Schiffes basieren auf Aufzeichnungen seines Geburtsortes und gleichzeitig des Heimathafens seiner *Mayflower*, Harwich in Essex.

Demnach war Jones 1620 um die 50 Jahre alt und zusammen mit den Gentlemen Christopher Nichols, Robert Child und Thomas Short einer der Eigner des 180-Tonnen-Schiffes. Baujahr, -werft und -ort sind unbekannt, in den Hafenbüchern von 1609 bis 1611 wird sie als „of Harwich" geführt, also „in Harwich gebaut". Kapitän Jones und sein Dreimastschiff mit hohem Achterkastell waren im europäischen Frachtgeschäft tätig.

Die Hafenbücher besagen, dass Jones im Jahr 1609 die *Mayflower* für eine Reise von

***MAYFLOWER*-COMPACT:** **An Bord formulierte man die Gesetze für das künftige gemeinschaftliche Leben – die Geburt der amerikanischen Verfassung** Foto: Interfoto/Granger, NYC



GESCHAFFT: **Stark dezimiert, gründen die „Pilgrim Fathers" unter allen denkbaren Schwierigkeiten ihre Kolonie** Foto: picture-alliance/Heritage Images



London nach Trondheim in Norwegen und zurück nach London verchartert hatte. Das Schiff verlor bei der Rückkehr wegen schlechten Wetters einen Anker und lieferte eine Ladung Heringe ab.

Den Aufzeichnungen zufolge fuhr die *Mayflower* vor allem über den Ärmelkanal nach Frankreich, nach Spanien und bis nach Portugal. Sie brachte englische Wolle und Tuchballen nach Frankreich und französischen Wein nach London, transportierte aber auch Hüte, Hanf, spanisches Salz, lieferte Hopfen sowie Essig nach Norwegen und kam mit Fischladungen und Fellen zurück. Den Atlantik hatte das Schiff aber nie zuvor überquert.

Armada-Schlachten

Die 28 Meter lange und 7,6 Meter breite *Mayflower* mit einem Tiefgang von 3,5 Metern war für den Handel optimiert. Denn das Schiff mit einer Besatzung von bis zu 40 Mann verfügte über ein Kanonendeck für bis zu zehn Kanonen, Stauraum für Schießpulver und Kanonenkugeln sowie einen Waffenraum im Heck – war also ursprünglich für die Kriegsmarine im Einsatz gewesen.

Historiker fanden auch Belege dafür, dass das Schiff im Jahr 1588 an den Seeschlachten gegen die spanische Armada beteiligt war. Die *Mayflower* hatte drei Masten: Mizzen (achtern), Main (mittschiffs) und Forward sowie ein Spritsegel im Bugbereich mit dem Vordeck.

Die genaue Takelung ist nicht bekannt. Ob nun drei oder zwei Rahsegel an Fock- und Großmast gesetzt wurden, ist unklar. Das Schiff besaß drei Hauptebenen: Hauptdeck, Kanonendeck und Laderaum. Achtern auf dem Hauptdeck, im Heck, war eine etwa 30 Fuß (rund neun Meter) hohe, quadratische Achterburg, die es schwer machte, nahe am Wind zu segeln. Hier befand sich die Kabine von Kapitän Christopher Jones, etwa drei mal zwei Meter groß. Davor war der Steuerraum, in dem vermutlich auch die Schlafplätze für die Schiffsoffiziere untergebracht waren. Vor dem Steuerraum befand sich die Winde, mit der man Festmacher, Seile und Taue einzog.

Weit vorne auf dem Hauptdeck, gleich hinter dem Bug, lag der Vorschiffraum mit der Kombüse, in der der Schiffskoch Mahlzeiten für die Besatzung zubereitete. Die höchsten Ebene des Schiffes bildete das Poop-Deck, über der Achterburg und der Kabine von Kapitän Jones. Im Poop-Haus befand sich der Kartenraum, er diente aber auch als Kabine oder Frachtraum.

Die *Mayflower* war als ehemaliges Kriegsschiff schwer bewaffnet, auf dem Kanonendeck befand sich eine Messingkanone, die 545 Kilogramm wog und eine 1,6 Kilogramm schwere Kanonenkugel fast 1.600 Meter weit schießen konnte. Dazu kamen eine Kanone von ungefähr 800 englischen Pfund (360 Kilogramm) sowie zwei Basiskanonen, die 200 Pfund (90 Kilogramm) wogen und Fünf-Unzen-Geschosse (140 Kilogramm) abfeuerten. An Back- und Steuerbordseite gab es sieben Kanonen für die Langdistanz sowie drei kleinere Kanonen, die man während der Schlacht aus nächster Nähe abfeuerte und mit Musketenkugeln lud.

Vorne auf dem Kanonendeck, im Bugbereich, befand sich die Ankerwinde, mit der der Hauptanker des Schiffes gehoben und abgesenkt wurde. Im Heckbereich gab es einen Waffenraum, in dem Schießpulver und Munition sowie Musketen und Pistolen verstaut waren.

EHEMALIGES KRIEGSSCHIFF

Schifffahrtshistoriker fanden Hinweise darauf, dass die *Mayflower* an den Seeschlachten gegen die spanische Armada teilgenommen hatte. Auf dem Kanonendeck hatte eine 545 Kilogramm schwere Kanone Platz

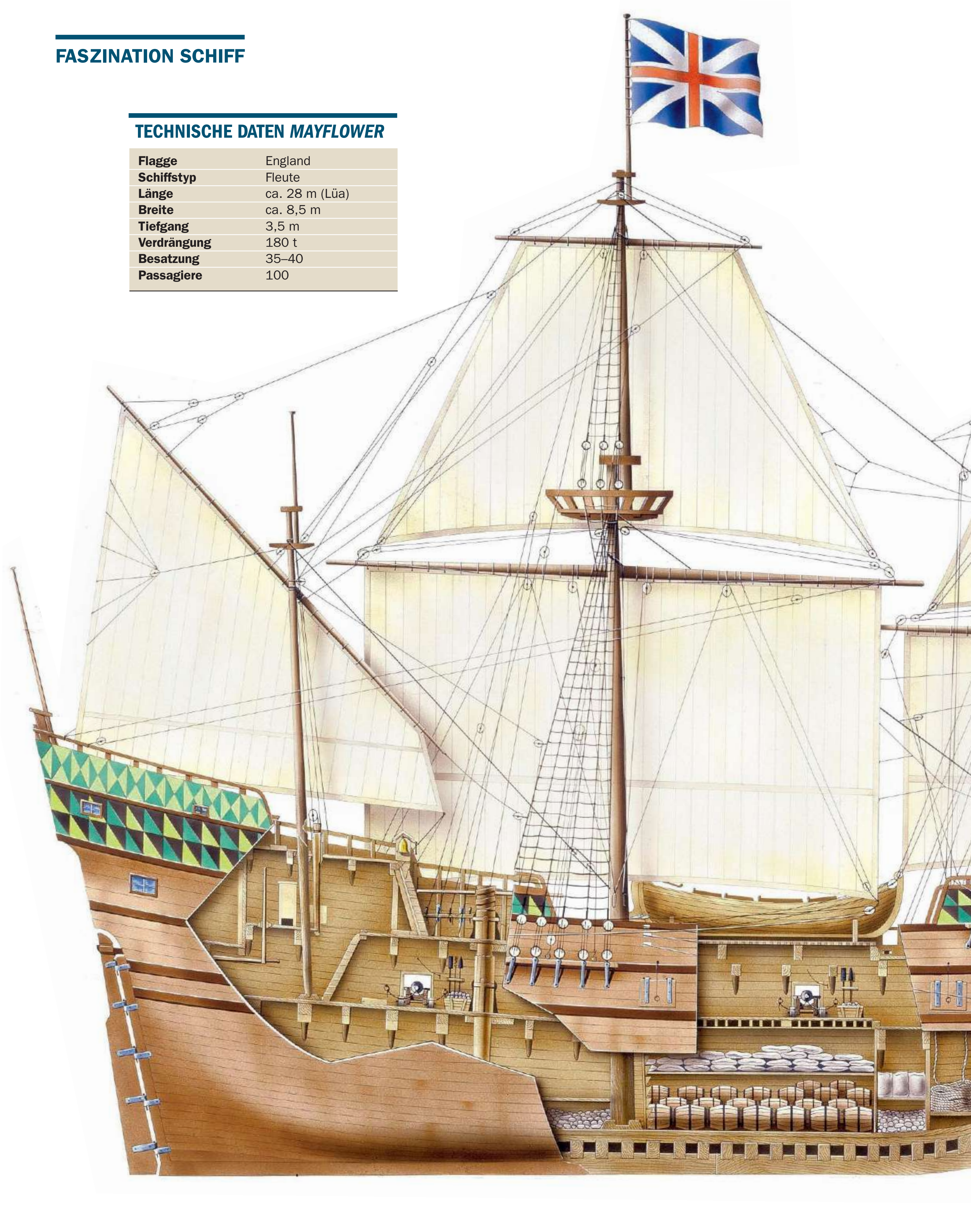
Keine Treppen, nur Leitern

Mittig lag ein Raum von etwa 15,2 mal 7,6 Metern (50 mal 25 Fuß) mit einer Deckenhöhe von 1,53 Metern (fünf Fuß). Auf diesen etwa 115 Quadratmetern waren 102 Passagiere, darunter 31 Kinder, zum Schutz vor den Elementen und nachts auf der 65-tägigen Überfahrt über den Atlantik untergebracht. Es gab keine Treppen, das Kanonendeck konnte nur durch Klettern auf Holz- oder Strickleitern erreicht und verlassen werden. Als Nachttöpfe dienten Eimer, die an Deck und Trennwänden befestigt waren, um zu verhindern, dass sie bei Seegang umfielen oder dass man sie aus Unachtsamkeit umstieß.

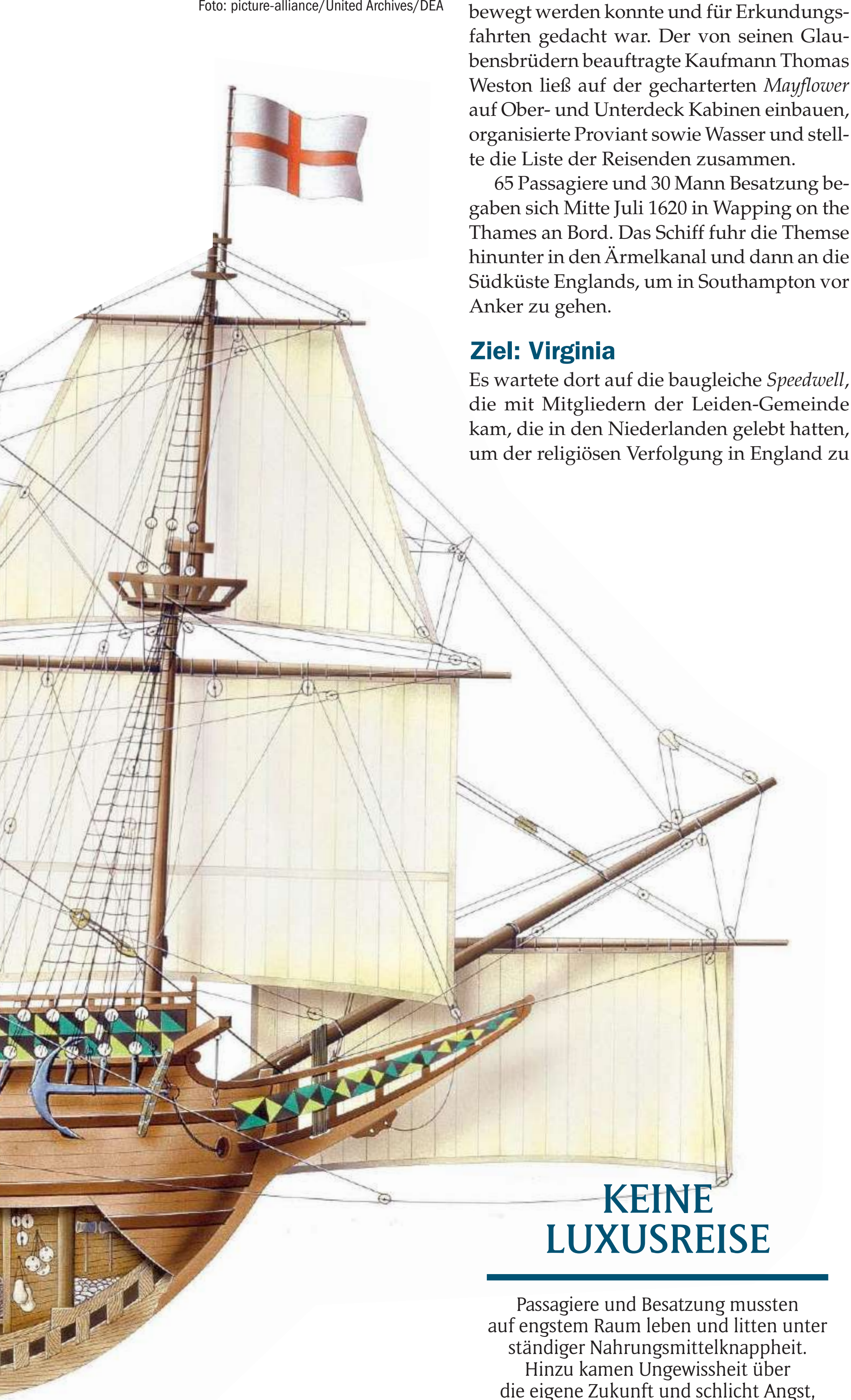
Unter dem Kanonendeck lagen die Frachträume, wo die Passagiere ihre Vorräte aufbewahrten, einschließlich Kleidung und Bettwäsche. Hier lagerten auch persönliche Waffen und Werkzeuge, Geräte und Utensilien, die für die Zubereitung von Mahlzeiten in der Neuen Welt vonnöten waren. Außerdem hielt man hier Tiere wie Schafe, Ziegen

TECHNISCHE DATEN *MAYFLOWER*

Flagge	England
Schiffstyp	Fleute
Länge	ca. 28 m (Lüa)
Breite	ca. 8,5 m
Tiefgang	3,5 m
Verdrängung	180 t
Besatzung	35–40
Passagiere	100



FÜR 102 PASSAGIERE: **In das Dreimastschiff mit hohem Achterkastell ließ Thomas Weston erst nachträglich Kabinen einbauen**
Foto: picture-alliance/United Archives/DEA



und Geflügel. An Bord waren auch zwei Boote: ein Beiboot sowie eine 9,15 Meter lange Schaluppe, die mit Segeln oder Rudern bewegt werden konnte und für Erkundungsfahrten gedacht war. Der von seinen Glaubensbrüdern beauftragte Kaufmann Thomas Weston ließ auf der gecharterten *Mayflower* auf Ober- und Unterdeck Kabinen einbauen, organisierte Proviant sowie Wasser und stellte die Liste der Reisenden zusammen.

65 Passagiere und 30 Mann Besatzung begaben sich Mitte Juli 1620 in Wapping on the Thames an Bord. Das Schiff fuhr die Themse hinunter in den Ärmelkanal und dann an die Südküste Englands, um in Southampton vor Anker zu gehen.

Ziel: Virginia

Es wartete dort auf die baugleiche *Speedwell*, die mit Mitgliedern der Leiden-Gemeinde kam, die in den Niederlanden gelebt hatten, um der religiösen Verfolgung in England zu entgehen. Die beide Schiffen sollten zusammen nach Amerika segeln und liefen am 5. August aus. Doch kurz nach der Abfahrt wurden auf der *Speedwell* Leckagen entdeckt, und beide Schiffe kehrten zur Reparatur nach Dartmouth zurück. Die Arbeiten dauerten zwei Wochen, dann liefen sie erneut aus. Doch die *Speedwell* leckte noch immer, und beide Schiffe kehrten erneut um, diesmal nach Plymouth. Das nicht seetüchtige Schiff gab man auf und lud Proviant und Waren auf die *Mayflower* um. Auch viele Pilger wechselten das Schiff, etwa 20 Menschen mussten aber in Plymouth zurückbleiben.

Als die *Mayflower* am 16. September 1620 mit 102 Passagieren, darunter drei schwangeren Frauen, endlich mit dem Ziel Virginia in See stach, war es für eine Atlantiküberquerung eigentlich schon zu spät. Schwere Herbststürme hatten eingesetzt und behinderten die gesamte Reise. Die hohe Achterburg am Heck machte es schwierig, nah am Wind zu segeln, oft wehte es auch derart heftig, dass kein Segel gesetzt werden konnte.

Hohe Wellen schlugen ständig gegen das Oberdeck, mittschiffs zerbarst ein wichtiger Stützbalken. Mit einer Schraubspindel, die für den Bau von Siedlungshäusern gedacht war, konnte man den Hauptträger stabilisieren und die Seetüchtigkeit sichern.

Qualvolle Überfahrt

Die Fahrt entwickelte sich für die Aussiedler zur wochenlangen Tortur. In den niedrigen, kaum belüfteten Unterkünften im Zwischendeck herrschte drangvolle Enge. Zusammengepfercht, durchnässt, seekrank und verängstigt litten die Pilger Höllenqualen. Nur bei gutem Wetter konnten sich die Passagiere tagsüber auf dem Hauptdeck aufhalten. Dort konnten sie auch kochen, auf kleinen Kohlepfannen, die in Sandkästen steckten. Die Passagiere bereiteten ihre eigenen Mahlzeiten aus den knappen Rationen, die täglich ausgegeben wurden.

Mit zunehmender Reisedauer litten sie unter Nahrungsmittelknappheit und sichtbarer Erschöpfung. Auch Ungewissheit und Angst breiteten sich aus. Ein Passagier und ein Matrose starben an Krankheiten, ein Kind kam zur Welt und erhielt den Namen „Oceanus“.

Die Besatzung verfügte zwar über einen Kompass zur Navigation, ein Protokoll- und Liniensystem zum Messen der Geschwindigkeit sowie über mehrere Sanduhren. Doch die schweren Stürme brachten das Schiff vom geplanten Kurs ab. Am 8. November 1620 wurde schließlich „Land in Sicht“ gemeldet – nach 65 Tagen unter fürchterlichen Bedingungen erreicht die *Mayflower* endlich die amerikanische Küste. Statt aller-

KEINE LUXUSREISE

Passagiere und Besatzung mussten auf engstem Raum leben und litten unter ständiger Nahrungsmittelknappheit. Hinzu kamen Ungewissheit über die eigene Zukunft und schlicht Angst, ob sie die Überfahrt überhaupt überstehen würden



NACHBAU: Die *Mayflower II* im Hafen von Plymouth. Um das Schiff dauerhaft zu erhalten, stehen umfangreiche Restaurierungen an
Foto: picture-alliance/blickwinkel/K. Thomas

dings wie geplant in Virginia mussten die Pilgerväter 200 Seemeilen weiter nördlich, in der unwirtlichen Gegend von Cape Cod, an Land gehen. Bevor sie ihr Schiff zur Erkundung der neuen Welt verließen, formulierten sie den „*Mayflower*-Compact", eine Verfassung für ihr künftiges Gemeinwesen.

Nur noch 53 Passagiere

Darin nahmen sie für sich das Recht in Anspruch, eine eigene Verwaltung zu errichten und eigene Gesetze zu erlassen. Auf diesem „*Mayflower*-Compact" beruht die später ausführlicher formulierte und heute noch gültige Verfassung der USA.

Der Landeplatz bei Cape Cod erwies sich als so karg, dass die Neuankömmlinge keine festen Häuser bauen konnten. Deswegen blieben die Passagiere den gesamten Winter über an Bord des Schiffes. Fast die Hälfte der zukünftigen Siedler und der Besatzung starb in diesem Winter an Hunger, Kälte und Erschöpfung oder Krankheiten wie Lungenentzündung und Tuberkulose. Nur 53 Personen waren im Frühjahr 1621 noch am Leben, als man am 31. März mit der Besiedlung der Küste gegenüber von Cape Cod auf dem Festland begann. Die neue Kolonie erheilt den Namen New Plymouth, nach dem Starthafen in England.

Rückkehr nach England

Die *Mayflower* stach am 5. April 1621 zur Rückfahrt nach England in See. Ihr leerer Laderaum war mit Steinen vom Ufer ballastiert. Auch die Seeleute waren durch Hunger und Krankheiten dezimiert worden. Kapitän Jones hatte seinen Bootsmann, seine drei

NACHBAU *Mayflower II*

Nach Entwürfen des Marinehistorikers William A. Baker entstand 1955 ein Nachbau der *Mayflower* in Brixham. 1957 überquerte die *Mayflower II* unter Kapitän Alan Villiers in 53 Tagen auf der historischen Route den Atlantik nach Plymouth (Massachussetts). Seitdem ist die *Mayflower II* die Attraktion der Plimoth Plantation, eines Freilichtmuseums, das der Geschichte der Pilgerväter gewidmet ist. Bei einer Untersuchung vor drei Jahren zeigte sich, dass 40 bis 50 Prozent der *Mayflower II* erneuert werden mussten, so Museumsdirektor Whit Perry. Man renovierte sie mit den gleichen Materialien und Methoden wie beim Bau. Zur 400. Jahresfeier sollte sie wieder im Museum liegen. Aufgrund der Corona-Pandemie verschob sich allerdings der Termin. Weitere Informationen zur Restaurierung unter: www.plimoth.org/what-see-do/mayflower





LIEBE ZUM DETAIL: Die nachempfundene Kajüte von Kapitän Christopher Jones Foto: SZ-Photo/Lothar M. Peter



ZWISCHENDECK: Ein Blick in das Innerste gibt einen Eindruck von den beengten Verhältnissen an Bord Foto: SZ-Photo/Lothar M. Peter

Quartiermeister, den Koch und mehr als ein Dutzend Seeleute verloren. Das Schiff kam am 6. Mai 1621 im Hafen von Rotherhithe in London an, durch günstige Westwinde brauchte die *Mayflower* weniger als die Hälfte der Zeit als bei der Hinfahrt.

Das Schiff fuhr wieder im Handelsverkehr, bis Kapitän Jones am 5. März 1622 im Alter von 52 Jahren nach einer Frankreich-Fahrt starb. Die nächsten zwei Jahre lag die *Mayflower* an ihrem Liegeplatz in Rotherhithe. Die drei anderen Besitzer beantragten am 4. Mai 1624 beim Admiralitätsgericht eine Bewertung des Schiffes: Die *Mayflower* wurde auf einen Wert von 128 Pfund, acht Schilling und vier Pence bemessen.

Beginn einer Ära

Doch es fand sich kein Käufer, und so wrackte man das Schiff schließlich ab. Das Holz soll für den Bau einer Scheune im Dorf Jordans in South Buckinghamshire Verwendung gefunden haben. Die „Mayflower Barn" war lange eine Touristenattraktion und empfing insbesondere viele Besucher aus den USA. Heute befindet sich die Scheune in Privatbesitz und ist nicht mehr für die Öffentlichkeit zugänglich.

Die Reise der *Mayflower* mit den Pilgervätern war der Auftakt zu einem ständig zunehmenden Schiffsverkehr. In den nächsten 250 Jahren waren Segelschiffe die „Planwagen des Atlantiks", auf denen sich die größte Völkerwanderung der Geschichte bewegte: Allein bis Ende des 19. Jahrhunderts waren rund elf Millionen Menschen den Pilgervätern über den Atlantik gefolgt … mit immer besseren und größeren Schiffen. ⚓

AMERIKANISCHE TRADITION Mythos *Mayflower*

Zwar gründeten die Pilgerväter nicht die erste britische Kolonie in Amerika, aber die wohl bekannteste. Viele US-Amerikaner, insbesondere die vornehmen Familien Neuenglands, versuchen, ihre Abstammung auf einen Passagier der *Mayflower* zurückzuführen. Die „General Society of Mayflower Descendants" wurde 1897 in Plymouth gegründet. Als älteste britische Kolonie gilt die Stadt St. John's mit der Inbesitznahme durch England im Jahr 1583, fast 40 Jahre vor der Überfahrt der *Mayflower*.



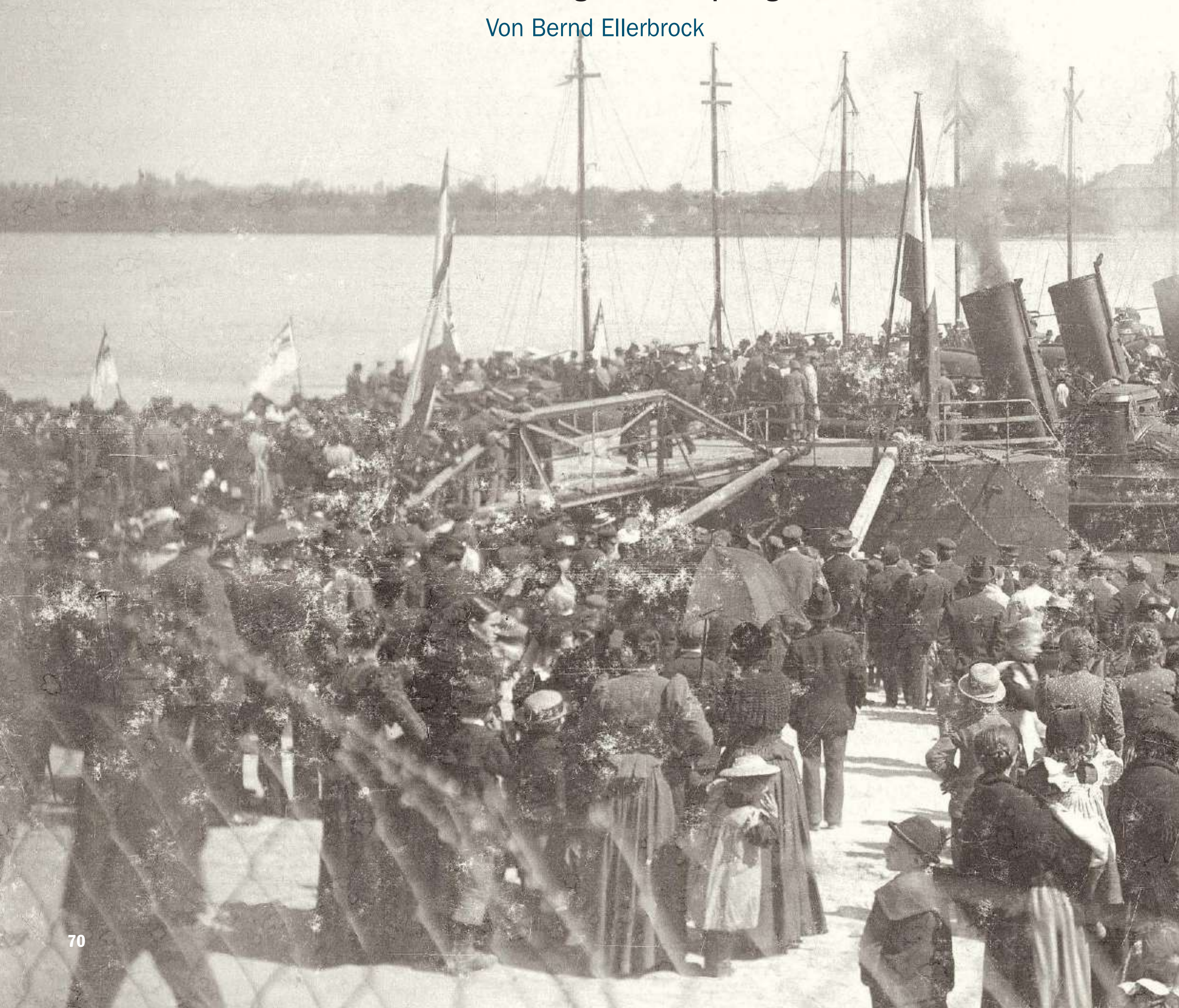
NACHAHMER: Die große Zeit der europäischen Auswanderer und mit ihnen des zunehmenden atlantischen Schiffsverkehrs sollte erst beginnen Foto: picture-alliance/Photo12/Ann Ronan Picture Library

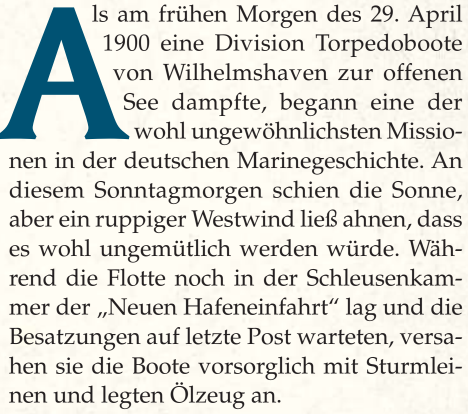
Flotten-Propaganda im wilhelminischen Deutschland

„Ein tausendfältiges Hurrah!“

Ende April 1900 schickten Kaiser Wilhelm II. und Vizeadmiral Alfred Tirpitz eine Division Torpedoboote den Rhein hinauf. Wo die kleine Kriegsflotte Station machte, wurde sie von einer marinebegeisterten Menge und den örtlichen Honoratioren begeistert empfangen

Von Bernd Ellerbrock





Als am frühen Morgen des 29. April 1900 eine Division Torpedoboote von Wilhelmshaven zur offenen See dampfte, begann eine der wohl ungewöhnlichsten Missionen in der deutschen Marinegeschichte. An diesem Sonntagmorgen schien die Sonne, aber ein ruppiger Westwind ließ ahnen, dass es wohl ungemütlich werden würde. Während die Flotte noch in der Schleusenkammer der „Neuen Hafeneinfahrt" lag und die Besatzungen auf letzte Post warteten, versahen sie die Boote vorsorglich mit Sturmleinen und legten Ölzeug an.

Die Division ging freilich weder auf Feindfahrt noch ins Manöver. Auch war keine der bei Vizeadmiral Alfred Tirpitz so beliebten „Forcierfahrten" – dreitägige Ritte rund um Skagen bis nach Danzig – angeordnet. Nein, „Vater Rhein" war das beschauliche Ziel, zunächst entlang der Küste bis Rotterdam zum Kohlebunkern, dann weiter den Strom hinauf. Befehl: Vordringen, soweit der Wasserstand es erlaubt, am liebsten bis Straßburg, der Hauptstadt des annektierten „Reichslandes" Elsass-Lothringen.

Offizieller Auftrag

Die spektakuläre Fahrt tief ins Binnenland hinein war eine reine Propagandashow im Auftrag des Reichsmarineamtes unter Tirpitz, der sich, im Juni 1897 ins Amt berufen, mit dem „Nachrichtenbüro" eine schlagkräftige Abteilung geschaffen hatte. Mit ihr führte er mit beispiellosem Aufwand einen Werbefeldzug für den Aufbau einer monströsen

DIVISIONSKOMMANDANT: Felix Funke wuchs in Straßburg auf und ging später für drei Jahre in die deutsche Marinebasis Kiautschou. 1915 verließ er, vom Kaiser „beurlaubt", die Marine

Foto: Archiv *Schiff*Classic

IN REIH UND GLIED: Mittel- und Oberrhein erreichten nur die sechs kleinen Torpedoboote bei ihrer Propagandatour im Jahr 1900, da man bei fallendem Rheinpegel das größere Divisionsboot in Koblenz zurücklassen musste

Foto: Sammlung Hellmut Wernher, Oppenheim

Magnetisch angezogen

Des Kaisers „schimmernde Wehr“ ist da, und alle kommen: Der „Deutsche Flottenverein“, die „Deutsche Kolonialgesellschaft“, Prominenz aus Politik und Wirtschaft. Und natürlich viel Volk

deutschen Kriegsflotte und ebnete den Flottengesetzen in Parlament und Volk den Weg. Von der gezielten Einflussnahme auf Presse und Multiplikatoren über die Herausgabe einer wahren Schwemme von Broschüren, Büchern und Millionen Flugblättern bis zur Organisierung von Marineausstellungen, Marineschauspielen und Tausenden von Vorträgen rekrutierter „Flottenprofessoren“.

Die Strippenzieher der „Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten“, so die amtliche Bezeichnung, zogen sämtliche damals zur Verfügung stehenden Register – Massenbeeinflussung in einer Zeit ohne Radio, Fernsehen und Internet. Die Rheinfahrt einer Torpedobootsdivision war zweifellos der genialste Coup.

Warum Torpedoboote?

Weil sie zur Tarnung für Nacht- und Nebelangriffe schwarz angestrichen waren, hießen die Torpedoboote der Kaiserlichen Marine im Volksmund „Schwarze Gesellen“, was ihnen den besonderen Nimbus, gruselig, bedrohlich und unnahbar zu sein, verlieh.

Die Idee eines Besuches solcher nur in Rudeltaktik angreifenden „Seeungeheuer“ im Rheinland hatten prominente Mitglieder vom „Deutschen Flottenverein“ und der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ in Köln. Beide waren patriotische Verbände, die im März 1900 bei Tirpitz vorstellig geworden waren und besonders aggressiv für die ehrgeizigen Flottenpläne ihres Kaisers Wilhelm II. trommelten. „Wir wüssten kaum ein geeigneteres Mittel, die rheinische Bevölkerung für die Marine zu begeistern, als den Besuch einer Flotte.“

Die Agitation für das dem Reichstag Ende Januar 1900 vorgelegte und im Beratungsverfahren befindliche 2. Flottengesetz, mit dem die Anzahl der Schlachtschiffe um zwei weitere Geschwader von 19 auf 38 verdoppelt und die Budgethoheit des Reichstages durch eine Blankovollmacht zum Bau der Schiffe regelrecht ausgehebelt werden sollte, hatte zu diesem Zeitpunkt seinen Höhepunkt erreicht. Es war ein Gesetz gegen England – und gegen das eigene Parlament. Tirpitz und sein kongenialer Kampagnenchef Korvettenkapitän August von Heeringen – „der feurige Herr für die Aufrüttelung des Volkes“ – wandelten den Vorschlag in für sie typischer Manier um: Nicht nur ein Boot, sondern eine ganze Halbflottille sollte der Flottenwerbung dienen. Kaiser Wilhelm II., der festen Überzeugung, dass „das ganze Land in Unkenntnis über die Zwecke der Marine“ sei und deshalb „aufgeklärt“ und „dafür Stimmung gemacht“ werden müsse, war begeistert.

Politisches Kalkül

Schon am 3. April telegrafierte er an den Kölner Oberbürgermeister Wilhelm Becker, dass auf seinen „Befehl eine Torpedobootsdivision den Rhein hinauffahren“ würde, um „vom Meere einen Gruß zu überbringen“. Der harmlos daherkommende Kaiser-„Gruß vom Meer“ avancierte fortan für die gesamte Fahrt zur zentralen und dutzendfach zitierten Metapher für ein letztlich säbelrasselndes Manöver. Wilhelm II., der den Aufbau einer furchteinflößenden Reichskriegsflotte zu seiner Lebensaufgabe gemacht hatte, ordnete mit „Allerhöchster Kabinettsorder“ am 21. April 1900 die Aktion schließlich an.

Hinzu kam ein politisches Kalkül: Im Rheinland hatte die katholische Konfessionspartei „Zentrum“ ihre Basis. Ihre den Flottenplänen eher reserviert gegenüberstehenden Reichstagsabgeordneten waren als Mehrheitsbeschaffer dringend vonnöten. Weil die nationalen und konservativen Kräfte allein nicht reichten, mussten mindestens 38 der 106 Zentrumsabgeordneten dem Vorhaben zustimmen. Das hatte Tirpitz errechnet, nachdem er sämtliche 397 Volksvertreter in „Freunde“ und „Gegner“ aufgeteilt hatte.

Allein im Regierungsbezirk Köln stellte das „Zentrum“ sämtliche und in den Bezirken Düsseldorf und Koblenz jeweils drei viertel der Wahlkreisabgeordneten, insgesamt 18 wertvolle Stimmen. Im Rheinland aber habe „die Sache ihre besonderen Schwierigkeiten“, war der Gouverneur von Köln, General Freiherr Hermann von Wilczeck, überzeugt.

Zeichen für „Seegeltung“

Eine geschürte Begeisterung in der dortigen Bevölkerung, die „öffentliche Meinung“ und „Druck von der Straße“ sollten gefügig machen und dem Mangel an Sympathie und Verständnislosigkeit gegenüber den deutschen „Seeinteressen“ und dem Streben nach „Seegeltung“ bei Abgeordneten abhelfen. Ein unbekannter Poet brachte den Auftrag der Mission dichterisch auf den Punkt: „Sorgt, dass die Freude nicht verglimme. Und was Ihr sonst auch trinkt und treibt. Gebt Acht, dass Euch des Zentrums Stimme. Als Reisesouvenir verbleibt!“

Von der Nordseestation Wilhelmshaven wählte man für die Rheinfahrt die drei Schultorpedoboote S 17, S 18 und S 20 aus. Dazu kamen am 25. April S 7, S 8 und S 9 der ersten Torpedoboot-Abteilung aus Kiel sowie das größere Divisions- und Führungsboot D 4 unter Kommandant Kapitänleutnant Felix Funke. Auch für die musikalische Untermalung der PR-Fahrt mit Militärmusik war ge-


Fest-Versammlung
zu Ehren der
von Seiner Majestät Kaiser Wilhelm II.
zum Rhein entsandten
Torpedoboot-Division
„Bonner Männer-Gesang-Verein“

AUFWENDIGER PROGRAMMZETTEL: **Wie überall richtete auch die Stadt Bonn eine Festversammlung mit markigen Reden und schneidiger Marschmusik aus. Beim Festbankett wurden sieben Gänge serviert**

Foto: Stadtarchiv Bonn, Signatur Ik 1173 1900-08-05


Gabelfrühstück in der Deinhard'schen Kellerei am 28. Mai 1900 gegeben den Offizieren der Torpedo-Division.

Tischkarte.

Kraftbrühe in Tassen.

Kalter Rheinsalm mit feiner Kräutertunke nach Rheindampfer-Art.

Gespickte Ochsenlende mit Pfeffergurken und gemischten scharfen Gemüsen nach Art der Seeleute.

Getrüffeltes Masthuhn und gesalzene Zunge
Capitän-Lieutnant Funke-Tunke.

Verschiedene Käse.

Weine.

1893 Scharzhofberger

1897 Eitelsbacher Karthäuserhofberger.

1893 Rüdesheimer Schlossberg Beeren-Auslese.

Cabinet-Sect „herb“.

Deinhard & Cie. Coblenz
GEGRÜNDET 1794.

FESTMAHL MIT „FUNKE-TUNKE“: **Als die „Torpedos“ zu Gast in der Koblenzer Sektkellerei Deinhard weilten, war im Reichstag längst eine „Schaumweinsteuer“ auf den Weg gebracht, die heute noch gilt**

Foto: Stadtarchiv Koblenz

EIN MEER VON FLAGGEN: Ankunft der Halbflottille, von einer Armada ziviler Schiffe begleitet, im 1900 zum Königreich Bayern gehörenden Ludwigshafen

Foto: Stadtarchiv Ludwigshafen, Fotoarchiv Nr. 03315



DURCH DIE GEÖFFNETE SCHIFFSBRÜCKE: Kölner „Flottenverein“ und „Kolonialgesellschaft“ hatten die Idee, im „ganzen Lande Stimmung zu machen“ Foto: Sammlung Bernd Ellerbrock



BREITENWIRKUNG: Ansichtskarten hatten im Kaiserreich ihre Blütezeit. 1900 beförderte die Reichspost 440 Millionen Stück. Allein von der Rheinfahrt erschienen über 60 verschiedene Foto: Sammlung Bernd Ellerbrock

sorgt: Abkommandiert an Bord des Kommandobootes wurde eine zehnköpfige Blaskapelle aus „Hautboisten“ des Wilhelmshavener Musikkorps der 2. Matrosen-Division.

Das war eine Idee von Tirpitz höchstpersönlich, auf dessen Anordnung hin auch die preußischen Garnisonen am Rhein bei Ankunft der Flottille Salut zu schießen hatten. Man kümmerte sich um das erforderliche nautische Kartenwerk, einen „photographischen Apparat“ für den Kommandanten zwecks Dokumentierung der ganzen Aktion genauso wie um Verhaltensmaßregeln gegenüber der Presse und Sprachregelungen für Reden und Toaste auf Empfängen.

Handverlesenes Personal

Der Kaiser wies den Oberpräsidenten der Rheinprovinz Berthold Nasse mit Amtssitz in Koblenz an, „des Rheins kundige Schiffer und Lotsen zur Verfügung zu stellen sowie für Liegestellen pp. Vorsorge zu tragen“. Der Monarch hatte auch angeordnet, dass es nötig sei, „zur Erfüllung dieser Aufgabe auf die Besetzung der Fahrzeuge besonderen Wert zu legen“. Die Ausgewählten müssten „nicht allein charakterfest, sondern auch in der äußeren Haltung repräsentabel sein“.

Die Besatzung der Schiffe – insgesamt 13 Offiziere, neun Deckoffiziere und 132 Mannschaften – war handverlesen zusammengestellt, um den Ansprüchen im Auftreten und der Linientreue zur Flottenpolitik zu

genügen. Dass die Marineleitung für das Offizierskorps die Elite junger Seeoffiziere (keiner von ihnen war älter als 30 Jahre) abkommandierte, mag die Tatsache verdeutlichen, dass später fast alle in Admiralsränge aufstiegen. Das Unternehmen wurde also bis ins letzte Detail vorbereitet.

Wo die bis zu 22 Knoten für damalige Verhältnisse ziemlich schnellen, schlanken Boote anlegten, flatterten Fahnen und Girlanden im Wind, standen Krieger-, Turn- und Gesangsvereine Spalier und Honoratio-







EIN LIEDERBUCH ZUR WERBETOUR: **Patriotisches Liedgut gehörte zum Standardrepertoire aller Festivitäten zu Ehren der Torpedobootsdivision. „Star soll die deutsche Flotte sein!“**

Foto: Sammlung Bernd Ellerbrock

„OPEN SHIP“ IN KARLSRUHE: **Der Andrang zur Besichtigung der „Schwarzen Gesellen“ war bisweilen so groß, dass Gendarmerie ordnend eingreifen musste**

Foto: Stadtarchiv Karlsruhe, Signatur 8 PBS XI 1441

an das kaiserliche marineamt berlin =

Telegraphie des Deutschen Reichs.
Berlin, Haupt-Telegraphenamt.

Telegramm aus v wesel 71/68 8 9 =

das kaiserliche marineamt wolle namens der staedtischen verwaltung seiner majestaet dem kaiser die ehrfurchtvollste bitte vortragen aus anlass der rheinfahrt das anlegen der torpedoboots - division in der alten garnisonstadt wesel allergnaedigst gestatten zu wollen . den schiffen seiner majestaet wird in unserer " vesalia hospitalis " seitens der buergerschaft und der ganzen niederrheinischen bevoelkerung die freudigste und herzlichste aufnahme bereitet sein = der oberbuergermeister : dr . fluthgraf +

reichsmarineamts herrn staatsminister tirpitz , excellenz berlin

Telegraphie des Deutschen Reichs.
Berlin, Haupt-Telegraphenamt.

Telegramm aus v mannheim 54 3/5 4 30 sr =

die unterzeichneten stellen die ehrerbietige bitte , euer excellenz wollen das kommando der von seiner majestaet an den rhein befohlenen torpedobootsdivision anweisen , auch die stadt mannheim mit einem besuch zu beehren und so unserer patriotischen bevoelkerung gelegenheit zur herzlichen begruessung geben = stadtrath mannheim . flottenverein mannheim .+

... tirpitz berlin =

Telegraphie des Deutschen Reichs.
Berlin, Haupt-Telegraphenamt.

Telegramm aus v karlsruheb 80/78 10/5 7/45 sr

die buergerschaft der stadt karlsruhe wuerde gluecklich sein , offiziere und mannschaften der torpedoflottille gelegentlich der fahrt von mannheim rheinaufwaerts bei sich begrueszen zu koennen .- auf veranlaszung seiner koeniglichen hoheit des groszherzogs richte ich an eure excellenz die bitte , die einladung der stadtgemeinde an das kommando der flottille zu vermitteln und mich wiszen zu laszen , ob und fuer wann die annahme der einladung gehofft werden darf = schnetzler . oberbuergermeister +

reichsmarineamt berlin =

Telegraphie des Deutschen Reichs.
Berlin, Haupt-Telegraphenamt.

Telegramm aus neusz 18/5 7 55 n =

stadtverordnetenversammlung hat einstimmig beschloszen , die torpedoboots - division zum besuche von neusz einzuladen . bitte um hochgeneigte genehmigung und benachrichtigung der division , welche von hier aus auch direct eingeladen werden soll und deren adresze ich erbitte . volle fahrtiefe des rheines unterhalb koeln , naemlich 1,60 unter null des dueszeldorfer pegels in breite von 20 m . ohne stroemung , sowie ein ausreichender wendeplatz fuer schiffe von 80 m . laenge ist im erftcanal vorhanden = tillmann buergermeister

HULDVOLL UND DEVOT: **Im Reichsmarineamt gingen nach Bekanntgabe der Rheinfahrt fast täglich Telegramme von Honoratioren der Rheinanlieger ein, die um einen Besuch baten** Foto: Bundesarchiv RM 3/9814



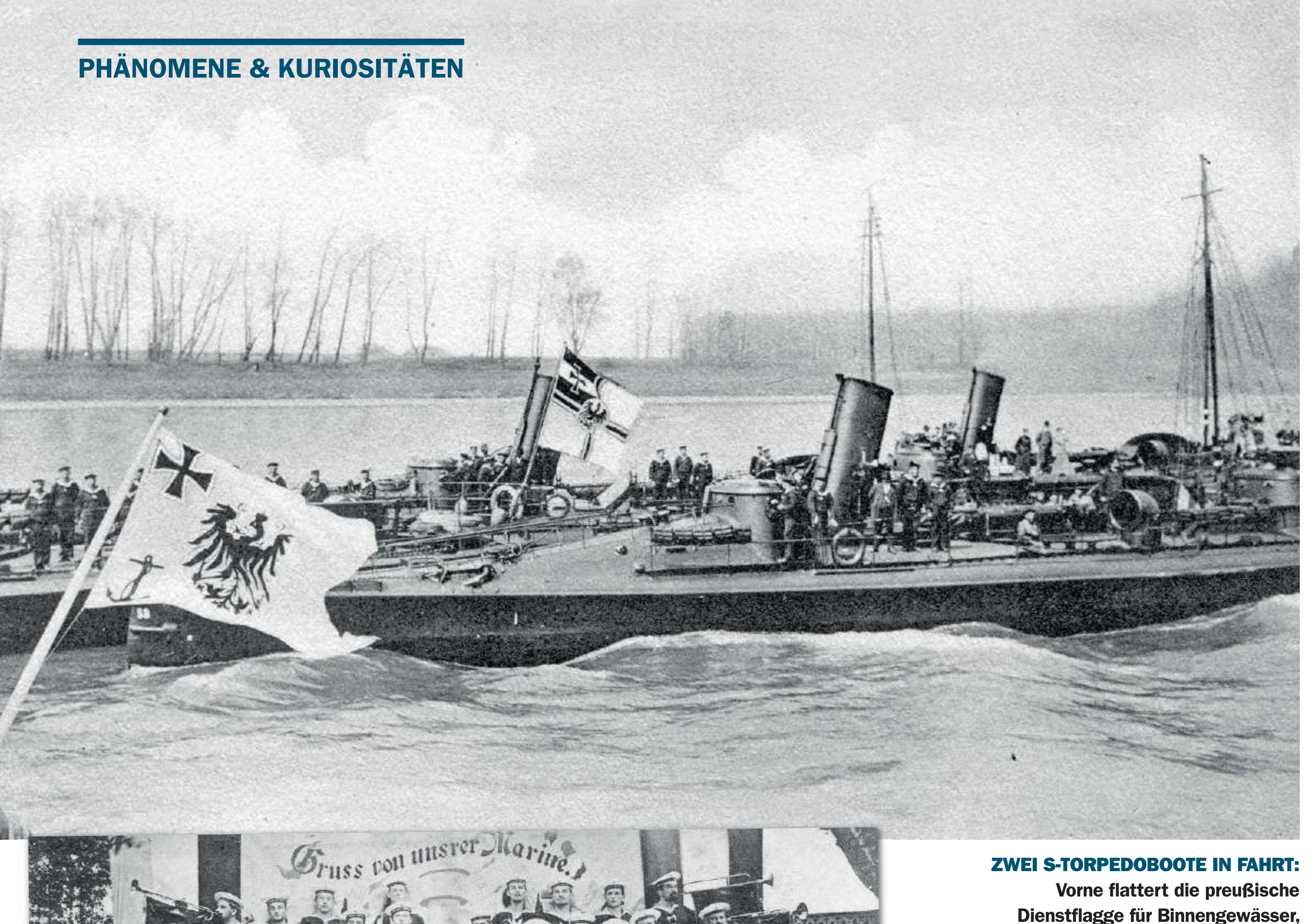
MARINE-AUSSTELLUNGEN UND -SCHAUSPIELE: **Zur politischen Durchsetzung der Flottengesetze tobte eine Propagandaschlacht, bei der alle Register gezogen wurden** Foto: Sammlung Bernd Ellerbrock

ren stramm, traten ganze Garnisonen und Studenten in Coleur an, spielten Militärkapellen auf, rollten Böllerschüsse über den Strom, läuteten die Kirchenglocken, hatten Schulkinder und Belegschaften frei, wurden Tausende in Sonderzügen herbeigekarrt.

Riesentrubel

„Als die Boote im hellen Sonnenstrahl glitzernden Rheinstrom sichtbar wurden, durchzitterte ein tausendfältiges Hurrah der gewaltigen Menschenmasse, die an beiden Ufern der Ankunft der Boote harrte, die Luft“, heißt es in einem zeitgenössischen Zeitungsbericht über die Ankunft in Maxau.

Den damaligen Rheinhafen von Karlsruhe hatte die Division – wie überall begleitet von einer Armada festlich ausstaffierter ziviler Schiffe – am frühen Nachmittag des 21. Mai erreicht. Weiter rheinaufwärts sollte



ZWEI S-TORPEDOBOOTE IN FAHRT: Vorne flattert die preußische Dienstflagge für Binnengewässer, achtern die Reichskriegsflagge

Foto: Sammlung Bernd Ellerbrock

ANWEISUNG VON OBEN: Eine zehnköpfige Blaskapelle des Musikkorps der 2. Matrosen–Division in Wilhelmshaven wurde an Bord des Divisionsbootes abkommandiert

Foto: Sammlung Bernd Ellerbrock

die kleine Flotte wegen fallender Pegelstände nicht mehr kommen. Den Launen des Rheins war es zu verdanken, dass der Bevölkerung im Elsass ein nur als Provokation empfundener Besuch erspart blieb.

Wo die Boote anlegten und weisungsgemäß zum „Open ship" einluden, strömten die Menschenmassen herbei und warteten geduldig, bis sie – bisweilen von der örtlichen Gendarmerie geregelt – schließlich solch ein Kriegsschiff inspizieren durften. Konzerte, Besichtigungen, Opern- und Varietéaufführungen, „fidele Kegelabende", Empfänge, Umzüge, Kommerse und Festivitäten gab es den Rhein hinauf und wieder hinunter, rund 1.000 Kilometer Berg- und Talfahrt von Emmerich bis Karlsruhe und wieder zurück.

Vor Ort übertraf man sich regelrecht im Hurra-Patriotismus,feierte die „Blaujacken" wie Helden siegreicher Seeschlachten und hielt markige Reden. Die Besatzungen konnten sich vor Begrüßungs- und Ehrentrunks, Festessen und sonstigen Bewirtungen kaum retten. Auf der Fahrt bis Worms soll ihnen insgesamt 26-mal das Saisongericht „Spargel mit Schinken" serviert worden sein.

Kritik der Sozialdemokratie

Die sozialdemokratische Zeitung *Vorwärts*, die erbittert gegen die Flottenmehrung zu Felde zog, brachte gespieltes Mitleid für die Mannschaften auf, weil sie von „Sauferei zu Sauferei" geschleppt und die ganze Fahrt für sie nur eine „Probe auf die Trunkfestigkeit" sein würde.

War zunächst geplant, 13 Städte zwischen Emmerich und Koblenz anzulaufen, waren es am Ende insgesamt 38 direkt am Rhein liegende und elf weitere Orte, die die Mannschaften besuchten. Denn spätestens, nachdem die Presse über die bevorstehende

Rheinfahrt der Torpedobootsdivision berichtet hatte, erreichte das Reichsmarineamt in Berlin ein steter Strom von Schreiben und Telegrammen von Bürgermeistern, Honoratioren, Handelskammern und patriotischen Vereinen der Rheinanrainer. Sie alle baten, die kleine Flotte möge auch ihrer Stadt die Aufwartung machen, um, so die *Rheinische Volksstimme* am 1. Mai, „Gelegenheit zu haben, ihre Flottenbegeisterung vor aller Welt zeigen zu können". Und ihrem Kaiser, den fast täglich „Huldigungstelegramme" erreichten.

„Test" bestanden

Als die Division am Montag, dem 18. Juni, Wilhelmshaven wieder erreichte, waren aus geplanten drei Wochen Fahrt schließlich sieben geworden. Der Wiesbadener Regierungspräsident Richard Wentzel berichtete dem Kaiser zufrieden: „Ganz besonders hat die Rheinfahrt Euer Majestät Torpedobootsflottille auf die allgemeine Stimmung in der erhabendsten Weise eingewirkt. Es kam überall zu begeisterten Kundgebungen patriotischer Gesinnung."

An diesem Montag hielt sich Kaiser Wilhelm II. auf seiner Yacht *Hohenzollern* vor Helgoland auf, sodass Kommandant Felix Funke ihm persönlich Bericht erstatten konnte. Schon während der Rheinfahrt hatte „seine Majestät" Funke in Mainz den „Rothe Adler-Orden" 4. Klasse verliehen. Felix Funke hielt noch eine Ansprache an die Besatzungen und löste die Division dann mit einem letzten „Hurrah" auf den Kaiser wieder auf.

Das Flottengesetz war zu diesem Zeitpunkt am 12. Juni 1900 schon längst beschlossen – mit den erforderlichen Stimmen der Zentrumsabgeordneten (aus der Rheinprovinz stimmte nur ein Einziger dagegen), die einige kosmetische Korrekturen durchgesetzt hatten. So wurde auf deren Initiative hin auch die noch heute existierende „Sektsteuer" eingeführt, um die Dickschiffe zu finanzieren.

Noch am selben Tag erhob Kaiser Wilhelm II. seinen Flottenbaumeister Tirpitz aus Dankbarkeit in den erblichen preußischen Adelsstand. Von Tirpitz stammt der Satz: „Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive."

Dazu sollte es nie kommen, seine Seekriegsdoktrin erwies sich im Krieg als fataler Irrtum. Die Hochseeflotte konnte den eigenen Ansprüchen zu keinem Zeitpunkt genügen; am Ende versenkte sie sich selbst. ⚓

LITERATURTIPP



Ellerbrock, Bernd: *Flotten-Agitprop anno 1900. Schwarze Gesellen auf dem Rhein.* Norderstedt, 2020, ISBN 978 375 190 3288

ORIGINAL: Die hellblaue Paspellierung der Heimatuniform weist den Vizefeldwebel als Angehörigen der Schutztruppe aus



„DEUTSCHES SCHUTZGEBIET KIAUTSCHOU“: Marinesoldat des 3. Seebataillons aus Tsingtau





MARITIM: Tropenrock eines Leutnants der Kaiserlichen Marine und Mützenbänder der Ost-Afrika Linie

Eine Privatsammlung stellt sich vor

Klein, aber fein

Kolonialmuseum Rödelsee

Vor rund 100 Jahren trat der Friedensvertrag von Versailles in Kraft, der unter anderem die kurze Ära der deutschen Kolonialzeit völkerrechtlich beendete. Diese hatte am 7. August 1884 durch das Hissen der Reichskriegsflagge in der Bucht von Angra Pequeña in Südwestafrika durch die Besatzung von *SMS Elisabeth* begonnen. Während der gesamten Kolonialzeit blieb die Kaiserliche Marine einer der Grundpfeiler der deutschen Machtentfaltung, wurde jedoch in Afrika durch zunächst privatrechtliche Militärverbände und ab 1891 (Deutsch- Ostafrika) beziehungsweise 1895 (Deutsch- Südwestafrika und Kamerun) durch die ebenfalls Kaiserliche Schutztruppe vervollständigt.

Beide ergänzten sich bei Bedarf gegenseitig, und so kamen beispielsweise im Hererokrieg von 1904 die Besatzung von *SMS Habicht* und ein Marineexpeditionskorps als erste Verstärkungen in Deutsch-Südwest zum Einsatz.

Die Kriege gegen Herero und Nama zu Beginn des 20. Jahrhunderts und die daraus heute resultierenden Reparationsforderungen dieser namibischen Volksgruppen sind nach wie vor ein Thema in Diskussionen über die Kolonialzeit. Dem schließen sich auch einige deutsche Museen an, die allerdings gezwungen sind, Exponate aus ihrem jetzt schon nicht übermäßig großen Fundus zu kolonialen Themen in ihre Herkunftsgebiete zurückzugeben.

Viele originale Objekte der Schutztruppe sind im Kolonialmuseum von Norbert Linke im unterfränkischen Rödelsee zu sehen. Ausgangspunkt der Sammlung ist die Familiengeschichte des Inhabers. Sein Großvater war Vizefeldwebel in der Schutztruppe für Deutsch-Südwestafrika. Dessen Erinnerungsstücke bilden den Kern der über Jahrzehnte gewachsenen Sammlung, deren Schwerpunkt auf diesem Schutzgebiet liegt.

Neben Uniformen und Waffen veranschaulichen unterschiedlichste Ausrüstungsgegenstände – von der Feldflasche bis zum Kamelsattel und vom Pferdestriegel bis zum Heliografen – was zum Alltag der Soldaten in der Kolonie gehörte. Fotos, Ansichtskarten, Dokumente aller Art, Orden und Ehrenzeichen, private Gegenstände und Reservistika bekommt der Besucher auf einem geführten Rundgang zu Gesicht. Das Material reicht von der Überfahrt mit einem Schiff der Deutschen Ost-Afrika Linie bis zum Alltag im Kriegsgefangenenlager Aus am Ende des Ersten Weltkrieges.

In einem weiteren Raum hat Norbert Linke Exponate zu den anderen deutschen Kolonien untergebracht, wobei es bei dem Pachtgebiet Kiautschou mit verschiedenen Exponaten zum dort stationierten 3. Seebataillon wieder maritim wird.

Das Museum ist nur nach Voranmeldung im Rahmen einer Führung durch den Eigentümer, der inzwischen auf der Suche nach einem Nachfolger ist, zu besichtigen. Bleibt zu hoffen, dass ein neuer Eigentümer die Sammlung weiterhin der Öffentlichkeit zugänglich macht.

Detlef Ollesch ⚓

STILISIERT: Das Logo des Museums zeigt einen Schutztruppler mit dem markanten Hut



INFO

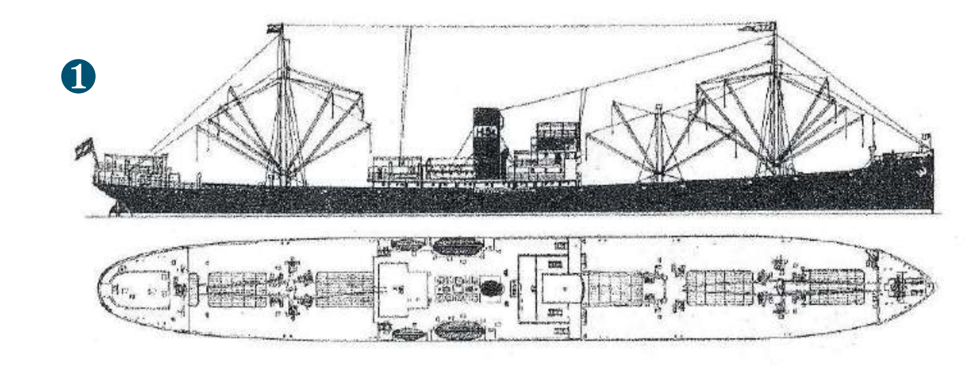
Anschrift
Norbert Linke
Hauptstraße 7
97348 Rödelsee-Fröhstockheim
Tel. 09323 1510
Fax 09323 89953
E-Mail norbertlinke1@t-online.de

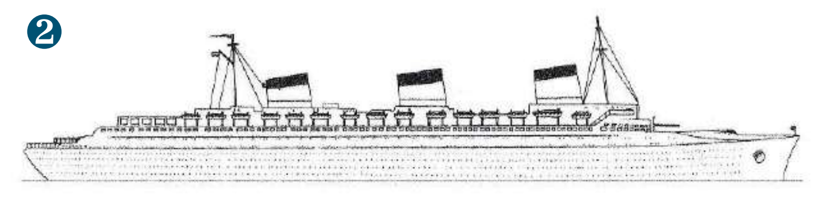
Öffnungszeiten
Nicht festgelegt; Besichtigung nach vorheriger Anmeldung

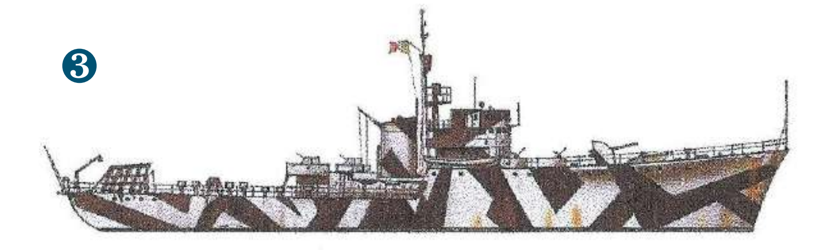
Alle Fotos: Detlef Ollesch

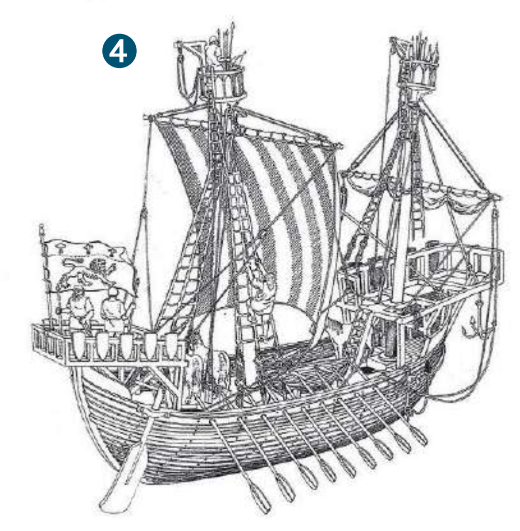
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

❶


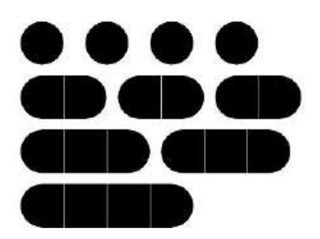
❷


❸


❹


Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



	1	1	2	4	2	0	2	0	6	2
6										
0										
1										
3										
2										
1										
0										
0										
7										
0										

raetselstunde.com

Lösungen:

Bilderrätsel

1 Frachtmotorschiff *Rhein* (Deutschland, gebaut 1926)

2 Passagierschiff *Normandie* (Frankreich, Stapellauf 1932)

3 Korvette *Gabbiano* (Italien, Stapellauf 1942)

4 Normannenschiff (10. Jahrhundert)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



Welt der zwölf Winde

Die anonyme Zeichnung einer „Weltkarte mit 12 Winden“ von 1546 orientiert sich an dem aristotelischen Windsystem. Der griechische Philosoph Aristoteles (384–322 v. Chr.) ging von acht Hauptwinden aus, denen er zwei Nebenwinde (NNW und NNO) hinzufügte. Die antike Vorstellung ist auf dieser Karte um den Süd-Süd-Ost und den Süd-Süd-West erweitert. *AK*

Foto: picture-alliance/akg-images



Raketen über See

***Tarantul*-Klasse:** In den 1980er-Jahren stellte die DDR-Volksmarine nacheinander fünf kampfstarke Raketenkorvetten des sowjetischen Projekts 1241 RÄ (NATO-Code *Tarantul*) in Dienst. Diese schnellen Einheiten konnten FM-gesteuerte und Infrarot-Raketen auf weite Entfernungen verschießen und sorgten für eine entscheidende Kampfwertsteigerung. Ihre Entwicklung, ihre Technik im Detail und ihre Einsätze sind Titelthema.

Eine Seemacht wankt

Britisch-amerikanischer Seekrieg: In der Auseinandersetzung von 1812 bis 1815 gelangen den Amerikanern taktische Meisterleistungen gegen die überlegene Royal Navy.



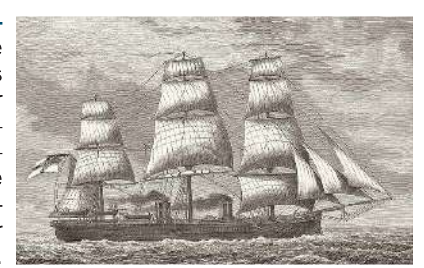


Funkaufklärung

Ultra und Magic: Der alliierte Einbruch in die deutschen und japanischen Schlüsselsysteme entschied den Seekrieg – und damit den Zweiten Weltkrieg.

Zu Kaisers Zeiten

Unter Schwarz-Weiß-Rot: Die Erinnerungen eines Seekadetten der Handels- und Kriegsmarine geben faszinierende Einblicke in Ausbildungsfahrten der 1870er-Jahre.



Auflösung des Rätsels

	1	1	2	4	2	0	2	0	6	2
6			●	●	●		●		●	●
0										
1									●	
3		●		●					●	
2				●					●	
1									●	
0										
0										
7	●		●	●	●		●		●	●
0										

AUSSERDEM:

MS Astoria Ältestes Kreuzfahrtschiff der Welt geht in Ruhestand

U 995 Reenactment in Laboe

Signalflaggen Informationsaustausch auf See

Fotos: Archiv Flohr, Archiv Klewitz, Interfoto/Granger/NYC, UIG/Pen and Sword Books

Die nächste Ausgabe von  **erscheint am 2. November 2020**

SCHIFF Classic – Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 41 | 7/2020 | Oktober–November | 8. Jahrgang

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Dipl. Ing. (FH) Christian Ullrich

Layout Ralf Puschmann, Tino Pinkert

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Henry Allgaier, Claus W. Küster

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Hildegund Roeßler, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.551, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100 hildegund.roessler@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF *Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.



Modellbau 2020

Neuheiten vom Besten

Jetboot 1:15

Jetboot Rescue KJ20
GFK-Bausatz mit zwei
Jetantrieben
Länge 610 mm
Bestell-Nr. 26330

krick

www.krick-modell.de

Sao Miguel 1:54

Atlantische Karacke
Länge 843 mm
Bestell-Nr. 21721

mamoli

Schlachtschiff Bismarck 1:200

Laserbaukasten kompl. mit allen Beschlagteilen, Länge 1250 mm
Bestell-Nr. 25076

AMATI

Fordern Sie den aktuellen ***krick****-Hauptkatalog mit Neuheiten 2020 gegen €10,- Schein (Europa €20,-) oder die Neuheiten gegen Einsendung von Briefmarken im Wert von €1,55 Porto (Europa €3,70) an, oder holen Sie diese bei Ihrem Fachhändler.*





Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen